

～資料編～

1. 基本構想策定までの経緯

1.1 魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本構想策定に至った経緯

平成25年度に策定した「JR魚津駅・新魚津駅周辺整備基本構想」を基に駅舎の課題となっている新魚津駅のバリアフリー化、両駅の乗り換え距離短縮などの解決に向けた整備を進めることとした。平成26年度に国の支援を受けるために「社会資本整備総合交付金」で要望額約53億円（駅整備費約33億円）で申請し、平成27年度に事業採択されたが、国の予算状況は想定以上に厳しく、平成27年度の内示額は、市から要望した額の10%程度であり、大幅に下回ることとなった。財源確保のために、各方面に働きかけるとともに、関係する鉄道事業者と協議を進め、現行予算の中で整備予定地の測量を行い、事業を進めていた。平成28年5月に村椿市長が就任され、就任当初から事業のスピードアップを掲げ、鉄道事業者との協議を鋭意進めるよう指示があり、整備を実施した場合の課題の洗い出しと解決策の検討を進めてきた。一方で、平成28年9月議会において「事業の費用対効果への疑問」や「市のまちづくりのランドデザインと一体となった駅整備の位置付けを明確にすべき」などといった意見を多くいただいたこともあり、平成28年11月～平成29年1月にかけて、改めて駅整備について市民、経済界、市内各種団体などに意見を伺うこととした。意見を伺った結果、北陸新幹線開業に伴う特急列車の廃止等により、魚津駅の利用者層が変化し（開業前のビジネス利用者が25%～30%から開業後は15%程度）、魚津駅は新魚津駅と同様に通勤通学者などの生活に密着した駅の役割を担うようになったとの思いが市民の意識の中に強くなり、新幹線開業前に策定した整備計画を現在の状況に合わせて一度練り直すよう求める意見が大勢を占めた。

【意見概要】

- ①全体計画が不明確、整備内容と費用対効果に疑問
- ②駅西広場拡張の必要性に疑問
- ③2路線の整備よりも、ガード下の将来形について関心が高い
- ④地鉄駅舎の移設だけでなく橋上複駅舎自由通路の整備に期待が高い
- ⑤21億円の事業費に見合う事業効果に疑問
- ⑥人口減少社会、公共施設の再編、北陸新幹線開業後の状況など現状を踏まえるべき
- ⑦魚津のまちづくりに関する構想等における駅整備事業の位置付け等（を示すべき）、
- ⑧全体計画策定のための協議会設置（をしてはどうか）

意見交換会での多くの意見を踏まえ、現計画に拘る事無く、市の将来の発展を見据えた計画に練り上げる必要があると判断した。事業を進めていくためには、多くの市民に納得していただける整備計画となるよう、改善すべき内容について十分かつオープンな議論をする魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会を立ち上げ、新たに魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本構想を策定することとした。

1.2 「JR魚津駅・新魚津駅周辺整備基本構想」を基に進めた整備計画案

1.2.1 整備計画概要

- JR貨物が所有する現在の未利用地（5本の軌道敷き）を利用し、魚津駅（広場）を交通結節点とする駅周辺整備事業を計画する。
- 駅の山側に位置する魚津駅前広場は現在の施設形態を保つこととし、海側に位置する魚津駅西広場は既存広場を拡張することでパーク＆ライド方式の駐車場設置や富山地鉄線の駅舎（プラットホーム）を移設させ鉄軌道乗り継ぎの利便性向上を図る。
- 上記計画により、駅までの都市計画道路の拡充を図ることが必要であり、既存の都市計画道路魚津駅本新線を始め、都市計画道路カーバイド上村木線や都市計画道路魚津駅電鉄魚津駅線の3路線を見直し、改良や新設整備を行なう。
- 都市計画道路カーバイド上村木線（JRガード下）の改良や日本カーバイド工場の敷地内を通り抜けて海の駅に接続できる道路新設も将来的構想として位置付ける。



図 1.2.1 魚津駅・新魚津駅の現状

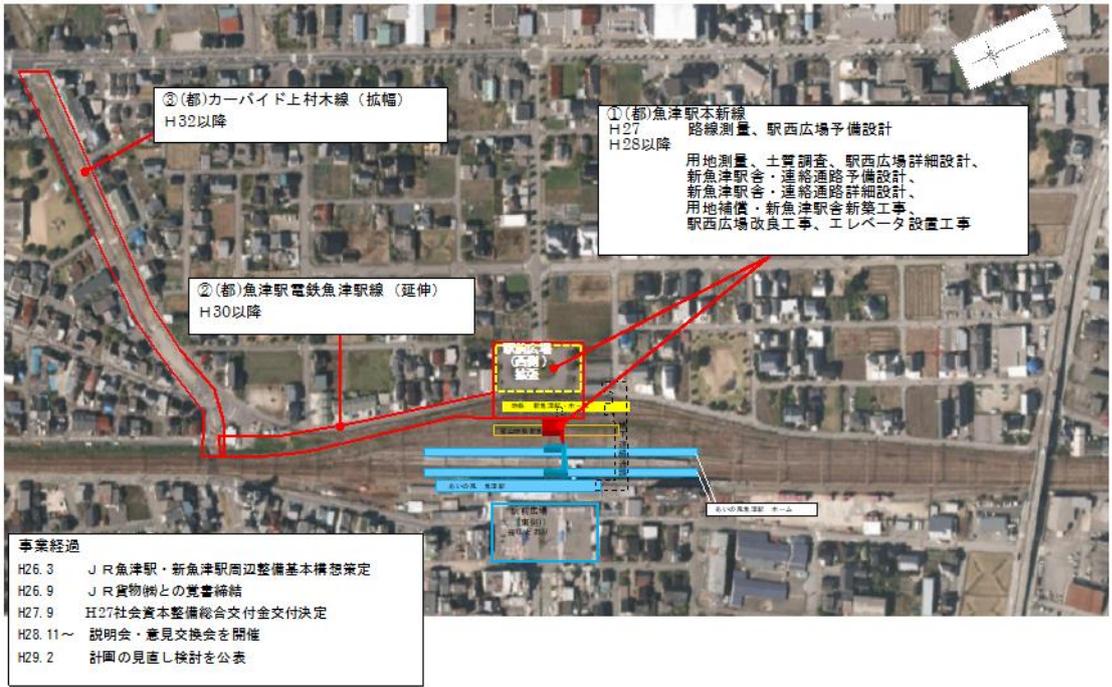


図 1.2.2 社会資本整備総合交付金（街路事業）の整備計画

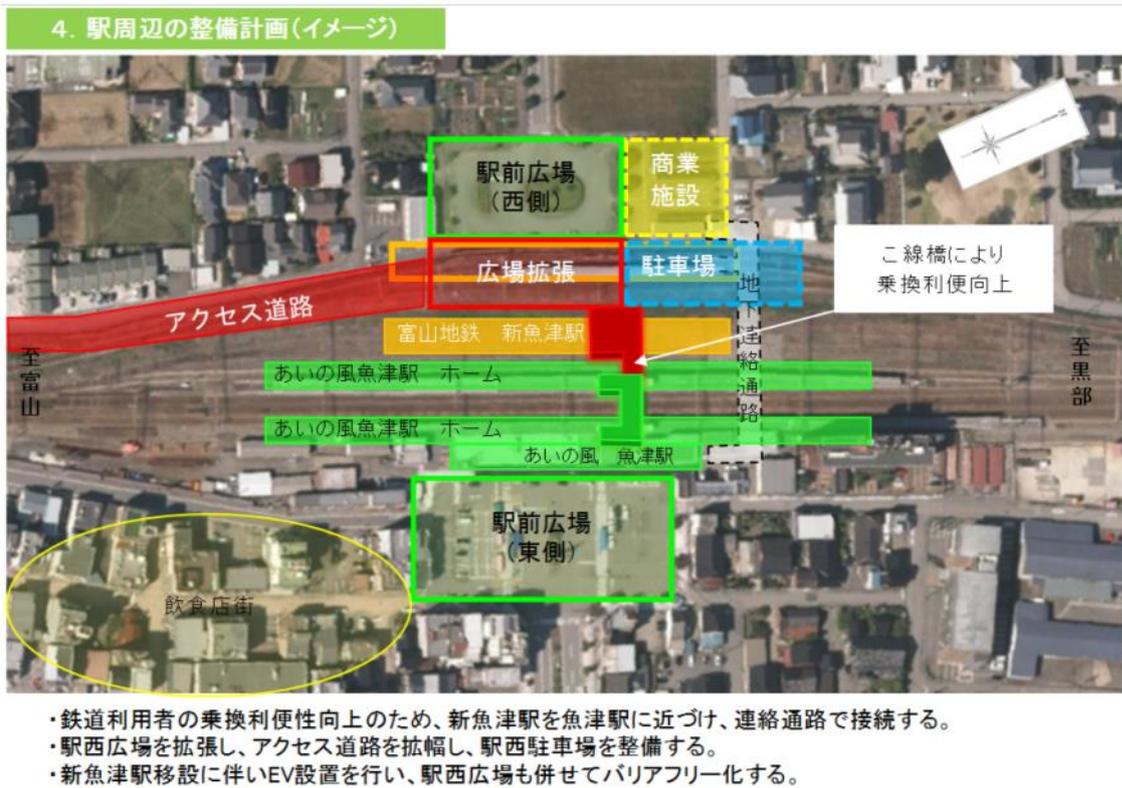
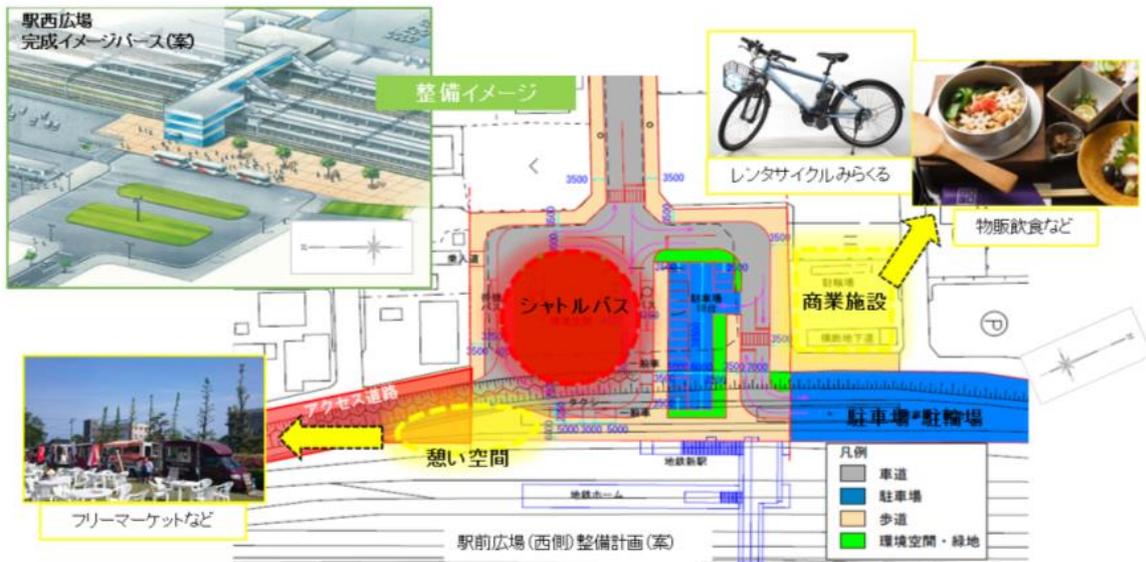


図 1.2.3 駅周辺の整備計画（イメージ図）



5. 整備により期待する効果

- ・東西の駅前広場と鉄道両社の動線が繋がり、全ての人が利用しやすい駅前を創出する。
- ・公共交通などのターミナル機能が充実し、海岸沿いの集客施設の利用者が増える。
- ・魚津の新しい駅前を観光拠点として、イベントなど各施策と併せて情報発信することで、賑わいを創出する。
- ・整備された駅への来訪者が増える事により、駅前周辺や観光施設までの沿道商業施設が活性化する。

図 1.2.4 駅西広場の整備計画（イメージ図）

2. 協議会の体制及び経過

2.1 魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会

2.1.1 協議会の役割

賑わいと活力あるまちの将来像と、新しい魚津駅・新魚津駅周辺のまちの姿を描きながら駅舎整備などについて検討し基本構想を策定する。

2.1.2 委員・オブザーバー名簿

団体名・所属等	役職等	委員名	備考
会長 (大) 富山大学	副学長	中川 大	
副会長 (社福) 魚津市社会福祉協議会	事務局長	内海 三佐雄	第1、2回
		中村 重明	第3~6回
委員 魚津商工会議所	女性会会長	河内 美穂	
委員 うおづ女性の会連絡会	会長	浦田 孝子	
委員 あいの風とやま鉄道株式会社	総務企画部長	夏野 光弘	第1、2回
		助野 吉昭	第3~6回
委員 富山地方鉄道株式会社	専務取締役 企画部長	中田 邦彦	
委員 魚津タクシー協会	代表	佐々木 祐司	
委員 魚津観光ボランティアじゃんこい	会長	前澤 律子	
委員 荒井学園新川高等学校PTA	役員	東海 文香	
委員 道下地区振興協議会	会長	大崎 勇	
委員 富山県観光・交通・地域振興局 総合交通政策室	次長	長田 知	第1、2回
		鈴木 邦夫	第3、4回
		清水 圭	第5、6回
委員 富山県土木部都市計画課	課長	上坂 展弘	第1、2回
		坂井 禎	第3、4回
		金谷 英明	第5、6回
委員 魚津市	副市長	四十万 隆一	
オブザーバー 国土交通省 北陸信越運輸局鉄道部計画課	課長	平山 良一	第1回~第4回
	課長	織田 幸浩	第5、6回
オブザーバー 国土交通省 北陸地方整備局建政部都市・住宅整備課	課長	窪田 悦郎	第1回~第4回
	課長	東條 旭	第5、6回
事務局	産業建設部	都市計画課 商工観光課	

2.2 魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会専門部会

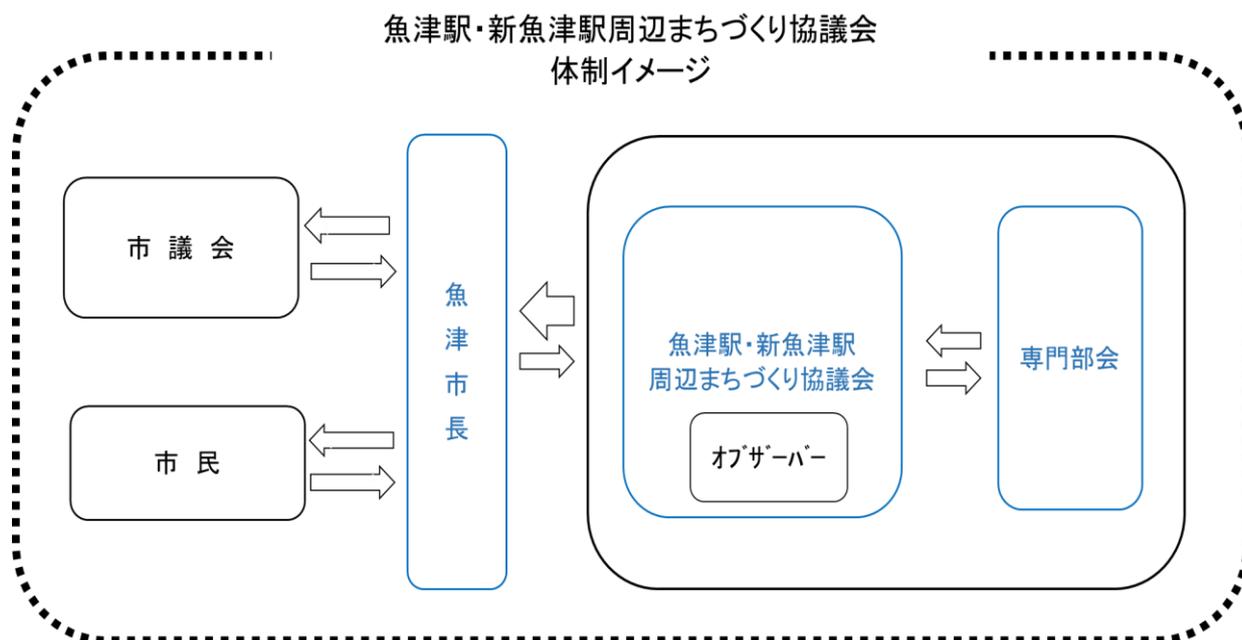
2.2.1 専門部会の役割

協議会が協議を進める上で技術的に検討が必要な事項やその他必要な事項についての課題・解決策の提案を行う。

2.2.2 専門部会名簿

団体名・所属等	役職等	委員名	備考
魚津商工会議所	事務局長	大崎 敏治	
魚津タクシー協会	代表	佐々木 祐司	
あいの風とやま鉄道(株)	企画課長	寺井 宏友	
富山地方鉄道(株)	交通政策課長	吉川 護	第1、2回
	企画部副部長	藤城 哲治	第3回
富山県観光・交通・地域振興局 総合交通政策室	主幹	横田 弘一	
富山県土木部都市計画課	主幹	阿部 雅文	第1、2回
		三鍋 輝夫	第3回
富山県新川土木センター	工務第一課長	川口 歳則	第1、2回
		見角 潤朗	第3回

2.3 魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会体制イメージ図



2.4 魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会・同専門部会等 開催経過

- 平成29年 5月31日 魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会設置要綱制定
- 7月 5日 第1回 魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会
- ・駅周辺まちづくりの将来展望についての意見交換
- 10月26日 第1回 同協議会 専門部会
- ・鉄道の相互乗り入れについて
 - ・駅周辺の道路と駅前広場について
 - ・駅周辺の「にぎわい」について
- 12月 4日 第2回 同協議会
- ・まちづくり事例紹介
 - ・前回意見を踏まえたまちづくりの将来像（方向性）について
- 平成30年 2月16日 第2回 同協議会 専門部会
- ・有識者による講演
 - ・鉄道の相互乗り入れについて
- 8月 6日 第3回 同協議会
- ・都市の将来像、駅周辺整備の比較検討
- 10月11日 第3回 同協議会 専門部会
- ・駅舎整備検討4案、駅周辺整備案検討
- 11月21日～平成31年 1月23日
隣接地区への進捗報告会 計5回開催
- 平成31年 2月15日 第4回 同協議会
- ・駅舎整備6案の比較検討
 - ・JR貨物敷地を含む両駅前広場整備案検討
- 令和 元年12月 5日 第5回 同協議会
- ・第4回の議論内容について
 - ・立地適正化計画（案）について
 - ・駅周辺まちづくり構想案（案）について
- 令和 2年 2月 3日 第6回 同協議会
- ・駅周辺まちづくり基本構想（案）について
 - ・立地適正化計画（案）について

3. 協議会の協議概要（第1回～第6回）

3.1 第1回協議会

3.1.1 協議概要

(1) .開催日 平成 29 年 7 月 5 日 午前 10 時 00 分から

(2) .協議事項

- 第 1 回協議会（H29.7.5）では、事務局から委員の皆様へ、平成 27 年度の時点で魚津市が計画していた、駅西広場の拡張に伴い新魚津駅移設させ、鉄道駅利用者の乗り換え利便性向上、新魚津駅をバリアフリー化に整備、駅西広場に駐車場整備などの概要を説明。また、新魚津駅と魚津駅は、黒部宇奈月温泉駅に接続している富山地方鉄道とあいの風富山鉄道との交通結節点であり、その駅周辺施設および関連施設の整備により、地域住民、来訪者の利便性向上を図るなど、駅周辺整備の必要性などを説明。
- 協議事項として、駅周辺まちづくりの将来展望についての意見交換を行った。

(3) .第 1 回協議会意見概要は、表 3.1.1 に示す。

表 3.1.1 第 1 回協議会における委員からの意見概要

分類	課題や問題点
駅 周 辺 ま ち づ く り	<ul style="list-style-type: none"> • 図書館、健康センター、民間キッズベアーは、どの施設も駅から遠いため魚津駅利用者から見ると利便性が低い • 高齢者も電車で魚津に来て買い物等で半日程過ごせるような街づくりを望む • 事業費を賄う市予算の問題、既存商業施設や飲食店街への影響も考慮すべき • <u>車や人の交通動線を見ると、駅の西側と東側が鉄道で分断されているので解消出来れば良い</u> • 観光都市化に向け、駅から海の駅まで気軽に行ける動線整備を望む • <u>駅周辺の活力は公共交通にとって重要なので、駅周辺の住居機能を高める必要がある</u> • まちなか居住、空き家対策等の中心地への居住誘導についても検討していくべき • 新魚津駅利用者の8割弱は定期利用者、一般利用者が増えるようなまちづくりを望む • 需要を生み出す事を目指して、多種多様な方策を盛り込んだ計画にしたい • <u>駅を中心とした駅周辺の土地利用や道路、民間施設を含めた施設配置を考える必要がある</u> • 市役所の移転や商業施設の集約化など、人を呼び込む施設配置の検討が必要 • 駅利用者や市民が気軽に飲食買い物が楽しめる施設の充実、利便性の向上

分類	課題や問題点
賑わい	<ul style="list-style-type: none"> • 駅前広場周辺のテナントに空きが目立ち物寂しさが感じられる • 何もしなければ賑わいも喪失するだけなので、踏み留まり回復し発展を目指して欲しい • 駅周辺の労働者人口が増えれば昼間飲食店街の賑わいを取り戻せるのではないかと • <u>人が集まるだけでも観光地として成り立つので、駅や駅周辺そのものに人を集めて賑わいづくりをする視点が必要</u> • <u>公共交通利用者が駅前に長く滞在して貰える工夫が必要</u> • 賑わいを生み出すには地域が連携していく事が大切 • 市民や観光客が駅周辺で長く滞在できる場所も仕組みもない • 魚津駅東口の柿の木割について、利用者の増加や安全性向上を図るために歩行者優先の動線の検討が必要
観光	<ul style="list-style-type: none"> • 魚津駅東口の観光案内所、掲示板や観光案内看板が目にとまりにくい • 人が集う核となる施設がない • イベントなどのソフト対策の検討が必要 • 円滑な移動を可能とするためにも、鉄道の相互乗り入れ等の実現が必要 • 魚津駅への移動を容易とするためにも駐車場整備は必要 • 平日休日ともに観光客や市民が利用可能な飲食店が必要 • 近隣の観光施設もあるので、広域観光ルートの検討が必要 • 駅前ランチマップやHPにより飲食店が紹介されているが、魅力をさらに発信するため多くの商店や施設の情報発信が必要
交通	<ul style="list-style-type: none"> • あいの風と地鉄は独自の IC カードが導入されており、相互の互換性がなく利用できないので不便 • 魚津駅から観光施設へ向かう観光バスやレンタサイクル等の利便性向上が必要 • 国道 8 号バイパスから海まで通り抜けられる道路ネットワークの改善や整備が必要 • 駅周辺から観光地へのアクセス性を改善する必要がある • <u>駅の近くに駐車場があまり無いのでパーク・アンド・ライドがしにくいのではないかと</u> • <u>魚津駅周辺の駐車場不足は、複合施設の駐車場を活用して補う事もできる</u> • 地域公共交通の活性化は、これからの持続可能な社会の形成には必須ではないか

分類	課題や問題点
駅機能	<ul style="list-style-type: none"> • 魚津駅、新魚津駅共に待合室が整備されているが、交流スペースとして使える広さはない。 • 高校生をはじめとする駅利用者が待ち時間に利用可能な施設やスペースを望む • <u>スムーズな乗り換えが出来る駅を見据え、ＩＣシステム・情報技術の進展等の新しいシステムも視野に入れるべき</u> • 富山湾から立山連峰、魚津の街並みなど優れた景観を楽しむための機能を望む • 駅利用者が快適に利用しやすいトイレ施設の拡充が必要 • 複合施設を計画するのであれば、周辺老朽ホテルや市庁舎、市民ホール等も視野に入れても良いのではないか • <u>図書館や公民館のような交流スペース、育児支援機能を集約した施設等を描いてほしい</u> • 地下街や郊外 SC のテナントも最近は厳しい状況なので、商業施設は慎重な計画を望む • まずは人が集まる施設を作り、状況を見ながら周辺整備を進めても良いのではないか
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> • 市民や観光客へのイメージアップにつながる市の玄関口に相応しい景観性向上に向け計画が必要 • 駅前東広場は、朝夕の混雑時には渋滞が発生している • 駅前東広場は、バス、タクシーと一般者動線が分離していないので、動線交差のない安全で安心な広場の計画が必要 • 駐車機能、駐輪機能の拡充が必要 • <u>高校が周辺に多くあるので、電車の乗り継ぎ待ちにも利用できるスペースを望む</u> • <u>駅前にイベント広場があれば賑わいが生まれる</u>
自由通路	<ul style="list-style-type: none"> • 地下道は、窓もなく暗さや危険が感じるので、駅の東西を誰もが自由に安心して利用することが可能な歩行者動線の計画が必要 • <u>地下道は女性や子供にとって使い難いので、橋上駅舎と両広場を繋ぐ自由通路を望む</u> • <u>デザイナーを起用すれば、それだけで人が集まるので、まずは自由通路の整備を望む</u> • あいの風と地鉄の乗り換え時の移動距離が長い時間がかかる
その他	<ul style="list-style-type: none"> • 観光客やビジネス客の意見を反映したまちづくりも必要 • 魚津駅については今でも地下道整備や両駅の橋上化などを求める声があるのか疑問

3.2 第2回協議会

3.2.1 協議概要

(1) 開催日 平成29年12月4日 午後1時15分から

(2) 協議事項

- 第2回協議会においては、駅利用の現状を知るために魚津市が実施した駅利用者へのアンケート調査の結果及び第一回まちづくり協議会専門部会での意見概要を報告した。
- また、第1回協議会で各委員から提示された意見としての「賑わいづくり」については、委員長から世界の複数事例を踏まえた都市の賑わいを生み出す交通施策として、まちなか賑わい三点セット①まちなかに歩行者空間、②公共交通を便利に、③駐車場は、まちの周辺部（フリンジ駐車場、P&R 駐車場）の事例紹介を行った。
- 事務局より第1回での意見を踏まえたまちづくりの将来像として、検討の範囲として、駅および駅前広場の範囲、に加えて、駅から半径500mの徒歩圏の範囲（図3.2.2）を提示した。
- 協議事項として、前回意見を踏まえたまちづくりの将来像（方向性）について意見交換を行った。

(3) 第2回協議会資料については、以下のとおりに示す。

また、アンケート調査結果については、平成28年度魚津駅・新魚津駅周辺整備測量設計他業務委託調査報告書を参照

3.2.2 第2回協議会資料抜粋

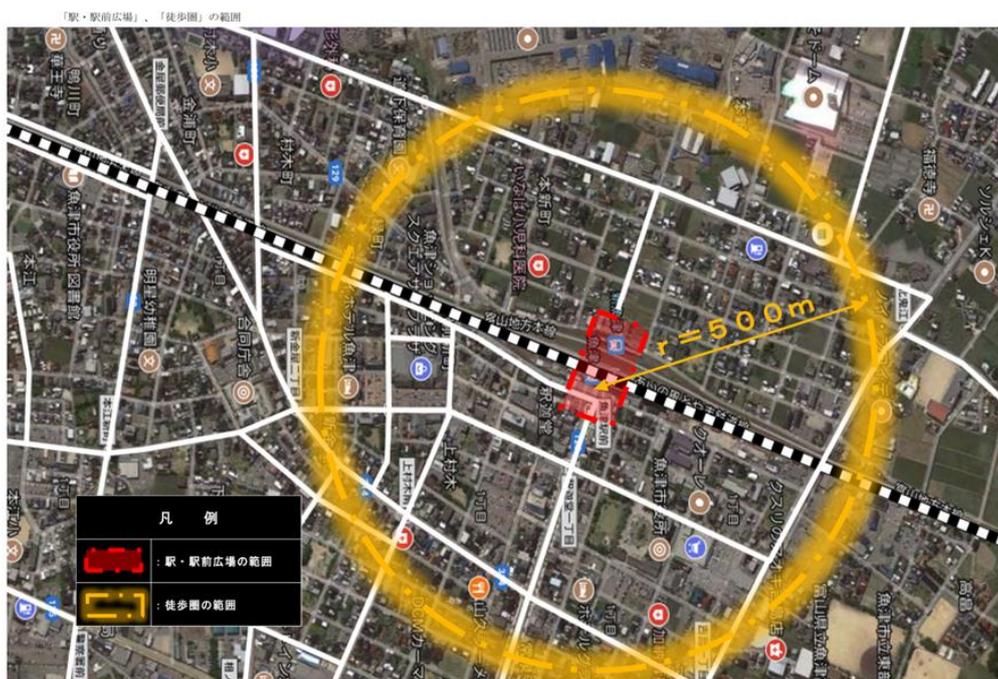


図 3.2.2 駅から半径500mの徒歩圏の範囲

地方都市の賑わいづくりの世界的な潮流

2017.12.04

中川 大



都市の活力と魅力を生み出す交通政策

「都市の賑わい」とは



多くの人が集まり、楽しく歩いている状況を「賑わっている」と言う



道路を自動車で埋め尽くしても、賑わっているとは言わない

賑わっているのは歩行者空間 大きな都市から小さな都市まで

ペDESTリアナイゼーション

歩行者化(特に、都心幹線道路の歩行者化)



クリチバ
(ブラジル)



アビニョン
(フランス)



ミュンヘン
(ドイツ)



ロサンゼルス・サンタモニカ
(USA)



ホルドー
(フランス)



マラガ
(スペイン)



上海
(中国)



ブレーメン
(ドイツ)



賑わう可能性の
ある道路

賑わう可能性の
ない道路



都市の賑わいを生み出す交通施策



まちなか賑わい 3点セット

- まちなかに
歩行者空間
- 公共交通を便利に
- 駐車場は、まちの
周辺部
・フリンジ駐車場
・P&R駐車場

まちなか賑わい3点セット 歩行者道路・周辺駐車場・公共交通

パードイーシェル(オーストリア 人口14,100人)

①まちなかに歩行者空間



②公共交通の充実



③まち周辺部に駐車場



ザンクトポールテン(オーストリア 人口51,500人)

①まちなかに歩行者空間



②公共交通の充実



③まち周辺部に駐車場



まちなか賑わい3点セット 歩行者道路・周辺駐車場・公共交通

まちなかが賑わう地方都市

ほぼ共通した交通政策

「まちなかの歩行者空間」

「利便性の高い公共交通」

「駐車場は都心周辺部」

- わが国の多くの都市ではこの3点のうちのほぼ絶対条件とも言える「まちなかの歩行者空間」の重要性への意識はまだ極めて低い。
- 「利便性の高い公共交通」に対する具体的な取り組みも少ない。
- 「駐車場の配置」は政策課題にすらなっていない場合も。

3.2.3 第2回協議会での意見まとめ

- まちの将来像、まちづくりの方向性に関して、第2回協議会（H29.12.4）で導き出された「キーワード」や「キャッチフレーズ」についての意見は次ページ表に示す（表 3.2.3）。
- 第1回、第2回までに協議会で提出された意見については、事務局において色々な形で意見の整理を試みたが、まちづくり構想の検討結果は、最終的には地図に落とす整備計画の形につながることを望ましい（平成27年の整備計画を見直した新たな整備計画を立案する）ことであることに鑑みて、エリアに留意してとりまとめていくこととした。
- 第2回協議会までの議論を踏まえたまとめとしては、長期的な目標（大きなエリアのまちづくり）を見据えながらも、小さなエリアの改善から始めることで、その結果引き起こされる変化を見ながら、対象エリアを広げていく方法が提案された。そのためには、駅（鉄道横断、貨物跡地の活用を含む）空間を魅力的な空間にすることにより、人を惹きつけ、人が人を呼ぶ循環を目指すことを目指して、新たな駅空間の整備について提案し、まちづくり協議会で比較検討していくこととした。

表 3.2.3 第2回協議会でのまちづくりの方向性等に関する意見まとめ

キーワード	まちづくりの方向性	キャッチフレーズ
「にぎわいづくり」「魚津の顔づくり」「安心・安全のまちづくり」	<ul style="list-style-type: none"> 150mの地下道は長くないという意見もあるが、150m何も無いところを歩くのはとても長く感じる。 魚津駅を総合ビル化し、駅東と西を自由通路で連絡してはどうか。 (総合ビル二階に、大コンコース、あいの風鉄道と富山地方鉄道の改札口が隣接し、プラットホームからはエスカレーターや階段で2階に上がれるので解放されたフロアで、駅西と駅東を明るく行き来でき、周りには様々な施設が入る。大きなフロアでは、シニア世代の体操教室、図書館、高校生も滞在できる憩いの場や軽飲食店、ボランティア、観光案内施設も設け、洞杉や松り倉城等の観光案内を映像で流せば観光客も楽しい。物産展、ショッピングもでき、両鉄道へも気軽にアクセスができるので観光客も喜ぶ。) 	
	<ul style="list-style-type: none"> 駅はまちづくりの拠点として果たす役割の重要性が増しており、多様な観点に基づく次世代ステーションの創造について国交省のHPでも公表されており、近年では、金沢駅の意匠、長野駅は善光寺ゆかりの如是姫像など、まちの顔を示す方向性を外観に取り入れた整備がされ、移動円滑化のバリアフリーや情報発信、くつろげる空間等も考慮されている。 本来、旅客鉄道は目的地に行くための単なる移動手段であって、旅行の目的では無かったが、収益性の上まらない事業の活用策が積極的に考えられ、付加価値による利用者増や、まちのにぎわい創出策として取り組まれ始めている。 	
「交流」「滞留」	<ul style="list-style-type: none"> 駅を中心に賑わいを作るためには人々の交流、滞留が大切。 魚津市の面積は200平方キロあり、1/200で1平方キロになる。もう少し範囲を絞り、更に1/4の250m四方で1/800スクエアを人が動く範囲とし、通勤通学、買い物、散歩、行政手続き、教育、運動、会話、会食、外出などのきっかけとなり、一日一回駅を訪れるための用事や魅力が必要。 	<p>「訪れて、そしてとどまる人の駅づくり」 (「人の駅」は1/800スクエアの言い換え。)</p>
「駅を中心としたにぎわい」	<ul style="list-style-type: none"> 駅を降りた時の山並みと振り向けば富山湾の見える絶景ポイントの創出。 駅前4車線道路の中央分離帯を「せせらぎ」に再整備。 隈研吾さん等デザイナーによる地場産材を使ったおしゃれな駅舎整備。 これら魚津の水循環を想像させるまちづくりが、インスタ映えする景色を世界に発信するきっかけとなり、人が人を呼び、観光や交流人口の増加に繋がる。 	<p>「駅を中心に交流人口を増やす」</p>
「多様性」「楽しい」「便利」「世代をつなぐ」「シニア世代の人たちのまちなか移住」	<ul style="list-style-type: none"> 老若男女、あるいはLGBT、さまざまな人が集い楽しめるまちづくりを望む。 教育、健康、飲食、レジャー、趣味、ビジネス、宿泊などの機能が駅周辺には必要なので、足りないものを補う必要がある。 また、駅周辺だけではなく、各地区拠点との交通ネットワーク等の整備も重要。 市民バスで市内各所へ移動でき、あいの風で富山まで行けば「新幹線かがやき」にも乗れ、駅周辺は車が無くて過ごせる等コンパクトなので、現在もシニア世代には生活しやすく便利な場所。 時間やお金に余裕のあるシニア世代の新しいライフスタイルを確立させ、更に若者たちが集う魅力が加われば、世代間交流もでき、新しい市場も生まれ、駅を中心にしたまちづくりが実現できる。まちなかに住み、世代間交流しやすい環境づくりが必要。 	<p>「駅を中心に人をつなぐまちづくり」</p>
「集約」「コンパクト」「公共交通」「人、もの、カネ、情報の結節点」「結節点」「結び目」	<ul style="list-style-type: none"> 市の様々な「結び目」である魚津駅周辺は、市の顔としてポテンシャルも高いので、資源を集中投資することで地域間競争を生き残り、継続安定的な活力を維持することが可能ではないか。併せて、集中化のメリットを市民全体が受けられるよう、郊外等の拠点地区から必要な時に「結び目」へ移動できる手立ても整備し、市外からの観光・ビジネス客等の人や活力を呼び込むことも大事なので、ネットワークの結び目として、広域公共交通の連携や二次交通との乗り継ぎ利便向上も必要。 県内事例も参考にしながら、人が人を呼び流る流れを作り出すために、行政が責任を持って管理運営し、交通利用者だけでなく誰でも待合利用できる機能を備えた図書館や生涯学習施設等の日常的に幅広い人々が集まる施設を一つの核にして、公共施設再編方針等も踏まえながら駅や駅周辺に人が集まり、賑わいを作り出すまち作りが良いのではないか。 公共交通と小型・自動運転モビリティ等の将来普及車とのバランスも考慮しながら移動手段の整備を行って欲しい。 	

キーワード	まちづくりの方向性	キャッチフレーズ
「公共交通」 「利用者増」「バリアフリー」「乗り換え時間短縮」 「利用しやすい」 「交通結節点」 「環境」「安心・安全」「快適さ」 「交流」「観光」 「持続可能」「ネットワーク」「誰もが」「日常生活」 「利便性」「北陸新幹線」「広域交流」	<ul style="list-style-type: none"> 富山県は車保有世帯割合が高く、5割強の方が地域公共交通を全く利用していない。 鉄道などの既存ストックを有効活用し、持続可能な地域公共交通ネットワークの確保・充実の推進が必要。 「域内交通」では地域ニーズに対応した地域公共サービスを充実させる事が大切。 「域間交通」では公共交通機関相互の乗継利便性を向上させ、観光・産業振興、交流人口の拡大、まちづくり、などにも欠かせない要素として新幹線利用者の利便性向上等、広域交通ネットワークを充実させる事が大切。 現地下道が暗い事については、殺風景な壁面に埋没林や魚津水族館の様子を映し出す等、工夫の余地もあり、そうなれば観光資源としても利用できるのでは。 	「市民の安全で快適な暮らしを支え、広域交流を進めるまちづくり」 （住民生活を支える身近な公共交通サービスが将来にわたって安定的に確保され、誰もが安全で快適に移動でき、新幹線駅等への交通ネットワーク充実による活発な広域交流が行われている）
「再生」「集約」 「コンパクト」 「交流」	<ul style="list-style-type: none"> 魚津駅を核に、市役所などの公共施設や宿泊施設を集約し、子どもから高齢者までが色々なシーンで交流できる事が理想。 市役所を移転し、跡地と既存公園を合わせてグリーン帯となる大きな芝生広場が広がるまちなか公園。 景観も良くなり、宿泊客、通勤通学者、居住者の憩いの場にもなる。 5年後や50年後までを見据えた市の考えや方向性も示して欲しい。 	「楽しめて利便性がある」
「多様性」	<ul style="list-style-type: none"> 若い方、ミドル、高齢者など性別年代問わず、バリアフリーを越えたユニバーサルデザインの視点を持ち、すべての方に住み良いまちづくりが理想。また、国際化を視野に入れたまちづくりも必要。 アンケート等から見えてくる小さな不満足の改善を実施しながら、全体的なまちづくりも進めていければ良い。 	
「マイカーからの転移」	<ul style="list-style-type: none"> 富山県民の車依存度は高く、移動手段のうち徒歩や公共交通の利用割合は5%（公共交通利用者4%、徒歩・自転車1%）と低く車依存度が高いので、歩いて暮らせ、歩いていて楽しいまちづくりが理想。 高齢化に伴う免許返納等により移動手段が車から徒歩やバス等になる例もあるが、人口全体が減少する中では公共交通も経営が成り立たなくなるので、マイカーからの転移を考えた生活スタイルを確立して行く事が必要。 	「歩いて暮らせるまち」
「利便性の向上」「賑わい」	<ul style="list-style-type: none"> 結節点は人が集まる場所なので、賑わいにつながる方策を望む。 パーク&ライドで駅近くの駐車場を利用し、人が集まり楽しく歩くような駅前の状態も良いが、一方で車を駅近くまで誘導するような駅横の駐車場計画には議論も必要。 駅周辺半径500mの範囲に具体的な施設計画を考える場合、結節点機能向上と賑わい創出は両立するものではないと思うが、どちらを取るかでは無くどの様に考え両立させていくのか、具体的な内容も併せて詰めていくことも大切。 	

キーワード	まちづくりの方向性	キャッチフレーズ
「教育」「子育て」「交流」「まちなか居住」「持続可能性」	<ul style="list-style-type: none"> ・将来どの様に町や人の構成が変わっていくのかを見据えたまちづくりの計画をしていく必要がある。 ・居住の観点でのゾーニングについて、どの世代がどこに住んでいるのか、今若い世代は今後高齢者になり、また新しい世代に引き継がれていくので、変化に対応できるようなゾーニングを考える必要がある。 ・持続可能性について、維持管理等のランニングコストに対しては国からの補助・交付金は当てにできないので、施設整備後の運営経営面も考える必要があるので、行政と民間が手を取り合いながら総合的な計画立案が重要。 	
「人口をこれ以上流出させない」	<ul style="list-style-type: none"> ・「子育て」「バリアフリー」等も必要だが、今後人口は増えないので、流出させないように、都会に行きたい人を魚津でしかできない暮らし方に魅力を感じさせるまちづくり。 ・大都市に負けない施設ではなく、身の丈に合った暮らしやすい施設、旅の目的は駅ではなく、海の駅や水族館等の観光施設なので、各観光施設同士の回遊のしやすさ、それから近隣市町へのアクセスのしやすさも重点に。 ・一方で、今すぐできることにも取り組みながら近隣連携を含めたまちづくりを。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・観光者から、地下道は暗くて嫌だという声を良く聞くので、気軽に鉄道横断できるようになれば良い。 ・住民全体がまちづくりに高い意識を持つ所では、花もたくさん植えてあり、感じ良いまちづくりがされている。 ・観光者が住人に優しく親切にされれば、また来たいと思って貰えるので、郷土愛というか、地域の方々のおもてなし力アップが必要で、子供達の魚津愛も育める。 ・鳥羽神島の子供達は親をすごく尊敬し、漁師の後を継ぎたい等、他の子供達も自分の方向性を持つ子供が多い。 ・郷土愛ある後継者の育成、子供達の心や意識の面が変わると、魚津はもっと発展し豊かなまちになる。 	
<p>その他の事項 (市民説明会や第一回協議会から頂いた意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降システム等の先進技術導入による利便性向上や話題性による魅力の創出 ・駅事業に着手するためには、定期では無く一般の鉄道利用者拡大など、鉄道車両更新費用等に見合う効果が必要 ・利便性よりも話題性を第一に考えた魅力の創出に取り組み、状況を見ながら利便性向上も進める ・景観を360度見渡せる展望カフェや育児支援機能等を集約した施設の利用者が行き交う事による賑わい創出 ・商業施設計画には、経営が成り立つのか等も含めて慎重な計画立案が必要 ・需要の高いレンタサイクル拡充、駅周辺の労働人口増加や居住機能向上等が、公共交通利用者増加による持続可能社会と賑わいの創出に繋がる ・需要を生み出す仕組みを作り上げる事が、これからのまちづくりには必要 ・清潔な駅前広場や周辺附帯施設によるイメージアップとイベント広場整備による魅力の創出 ・両広場を気軽に行き来出来る通路による利便性向上 ・地鉄宇奈月温泉駅とのダイヤ改善による利便性向上が必要 		

3.3 第3回協議会

3.3.1 協議概要

(1) 開催日 平成30年8月6日 午前10時00分から

(2) 協議事項

- 第3回協議会においては、第2回まちづくり協議会専門部会で協議された相互乗り入れなどについての意見概要を報告した。
- 協議事項として、第1回、第2回の議論を踏まえ構想策定の考え方や都市の将来像、駅周辺の土地利用や橋上駅などの駅整備の4案を提示し議論を行った。

(3) 第3回協議会資料については、次ページ以降に示す。

3.3.2 第3回協議会資料抜粋

第2回協議会までの委員からの意見概要まとめ（その1）

④魚津市全体若しくは近隣他市も含めた広域的な範囲

- ・各観光施設の有効活用と回遊性向上
- ・人口を流出させない魚津市づくり
- ・人口減少を見据え、持続可能なまちづくり
- ・近隣他市と連携したまちづくり
- ・郷土愛ある後継者の育成
- ・地域ニーズに応じた地域公共交通の充実
- ・新幹線新駅や近隣他市の拠点施設等を結ぶ広域交通ネットワークの充実

③駅舎・両駅前広場に隣接する範囲

- ・シニア世代のライフスタイル確立と若者が集う魅力づくり
- ・歩行者が歩いて移動する範囲
- ・自由度が高く、憩いの場となる広場公園整備
- ・国際化も視野に入れたユニバーサルデザイン
- ・マイカー＜徒歩＜公共交通の優先順位に沿った生活スタイルの確立
- ・パーク＆ライドの仕組み作り
- ・子育て、福祉、観光、健康、食事、余暇、行政機能等が集約された複合施設や総合ビルを計画
- ・ポテンシャルの高い資源への集中投資
- ・アンケートから見えてくる小さな不満足の解消
- ・官民連携と維持管理も含めたトータルパッケージで考えた計画

②両駅前広場の範囲

- ・交通ネットワークの拠点に相応しい広場作り
- ・幅広い世代の人々が交流・滞留する仕組みづくり
- ・暗くて殺風景な地下道の観光資源化も視野に入れた改善

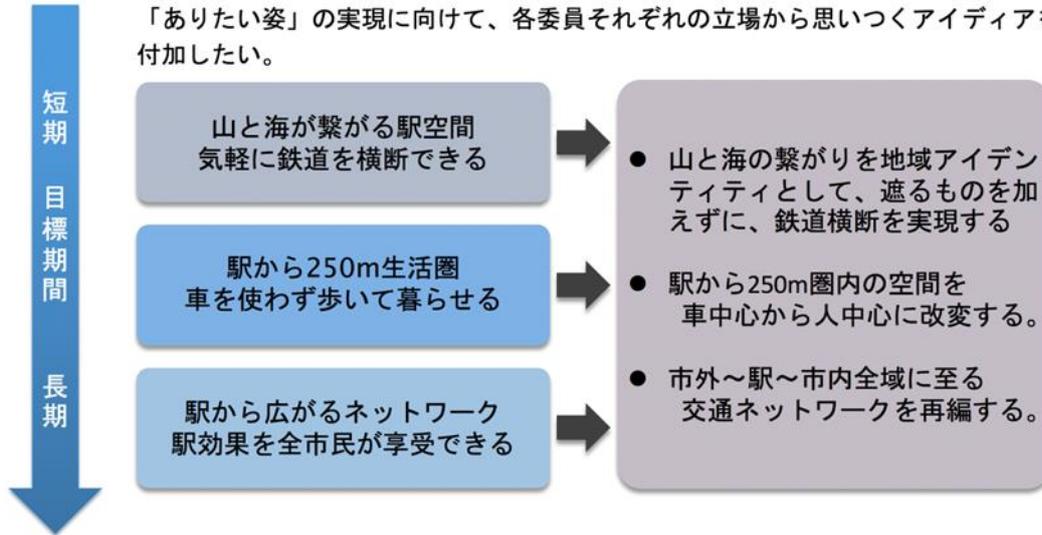
①駅舎と駅機能の範囲

- ・1日1回は駅に立ち寄る仕組みづくり
- ・話題性のある外観の駅舎づくり
- ・まちの顔となる次世代ステーション
- ・乗り継ぎ利便性の向上
- ・トイレなどの便益施設リフォーム
- ・待合機能も備えた図書館や生涯学習施設の併設

第2回協議会までの委員からの意見概要まとめ（その2）

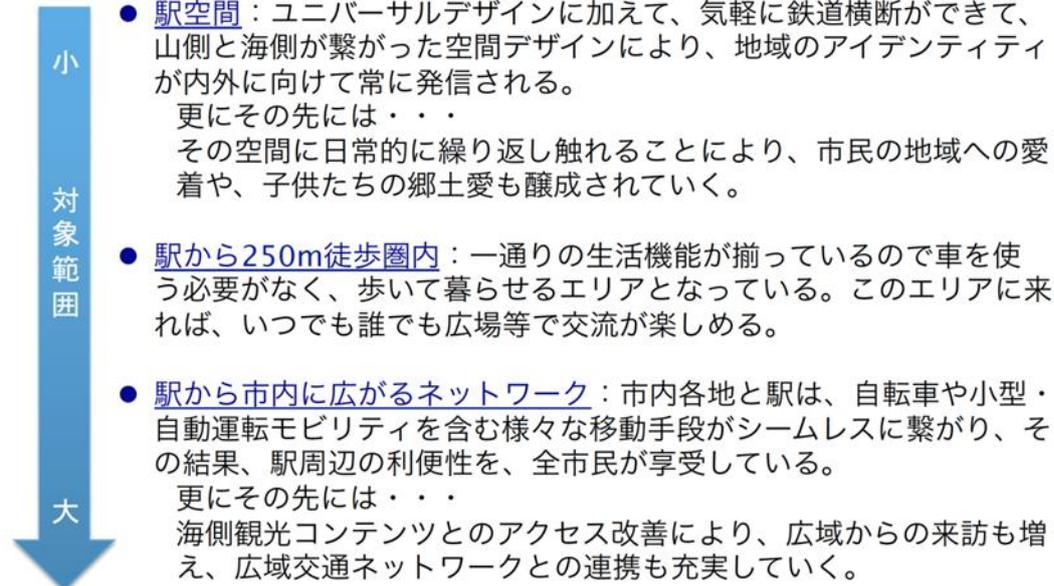
「各委員からの期待を踏まえた駅周辺のありたい姿(目標)」

最初に、寄せられた意見を集約した「駅周辺のありたい姿(目標)」を共有したい。「ありたい姿」の実現に向けて、各委員それぞれの立場から思いつくアイデアを付加したい。



これまでの意見から導出された「駅周辺への期待」

提出された全ての意見を対象とする空間で分類→意見に共通する対象の理想像を文章化



「意見を踏まえた構想の進め方(長期的な変化への対応)」

構想では、長期的な目標(大きなエリアのまちづくり)を見据えながらも、短期的な目標(小さいエリアの改善)から初めて、その結果による変化を見ながら、対象を広げていくことで、人が人を呼ぶ好循環がつくり出されると考えられる。

魅力あるコンテンツ(空間)が人を呼ぶと、アクセス改善の需要が発生する。



第3回協議会で示した都市の将来像

「第1回魚津駅・新魚津駅まちづくり協議会(H29.7.5) (以下：第1回協議会(H29.7.5))」、「第2回魚津駅・新魚津駅まちづくり協議会(H29.12.4) (以下：第2回協議会(H29.12.4))」での意見を踏まえて、魚津駅・新魚津駅周辺のまちづくり及び駅周辺との関係性を考慮し、都市の将来像を整理した。ここに、都市の将来像を考えるにあたり、都市軸・ゾーニングの設定及び整理を行った。

1 都市軸・ゾーニングの設定

1.1 都市軸の設定

(1) 景観をみせたい方向（海へのビスタ・山へのビスタ）

駅空間は、まちの顔・玄関口であり、東口からは山へのビスタを望むことができる。さらに西口から海も近く、海へのビスタも創出できる可能性がある。「景観をみせたい方向」は、山から海へと続くコンパクトな魚津の地形（地域資源）が生み出す固有の都市軸として位置づけることができる。一方で、現状の駅空間はまちの東側と西側の分断要因になっており、まちの連続性を確保するためにはこの軸線が重要な都市軸としての役割を担う。

(2) 商業交流軸

飲食店街や観光案内所をはじめとする商業施設や機能をつなぎ、商業交流や賑わいの活性化を図る都市軸として位置づける。

この商業交流軸と「景観をみせたい方向」の軸線が交わるエリアは、オープンテラスやオープンカフェなど、魚津特有の眺望を利活用した商業施設の展開も想定できる。

(3) 観光レクリエーション軸

「埋没林博物館」「海の駅蜃気楼」「ありそドーム」「魚津市場おさかなランド」「蜃気楼ロード」といった主要な観光施設をはじめ、ユネスコ無形文化遺産・国重要無形民俗文化財・県有形民俗文化財に指定されている「タテモンまつり」あるいは「海上花火大会」などのイベント、「蜃気楼」といった観光資源は、海側に集積されている。これらの観光資源をネットワーク化した都市軸を観光レクリエーション軸として位置づける。

海へのビスタを創出する「景観をみせたい方向」の軸線から観光レクリエーション軸へといざなうように連動させる。

(4) まちなか交流軸

主要な公共公益施設や生活拠点を結ぶ都市軸として位置づける。

「景観をみせたい方向」の軸線の主導、駅空間の再整備及び東西空間の連続性を確保することで、西側エリアの居住誘導の促進にも繋げる。

(5) 歩行者空間軸

地域のウォーキング、観光者・来訪者の観光やまちあるきなど、歩行者優先の道路空間に再編し、花が彩るオープンカフェや木陰のフリーマーケットなど、楽しく賑わいある広場のような歩行者空間軸として位置づける。

この歩行者空間軸は、周辺エリアにも足を延ばすきっかけを促す空間、まちづくりの骨格をなす都市軸としての役割も担う。

また、駅空間の再編により東西の連続性が確保できれば、連続性ある歩行者空間軸を形成することも可能である。「景観をみせたい方向」の軸線と連動させながら地域の健康増進につながるような歩行者空間軸を形成させることも期待できる（駅空間から海までの圏域：500～1,000mの範囲）。



1.2 ゾーニングの設定

(1) サティスファクションエリア（まちの拠点となる場・空間）

駅周辺既存公共施設のリフレッシュにより、ポテンシャルを最大限に発揮させて利用環境を改善し、広域公共交通の連携充実も促進しながら、通勤通学利用者の満足度を向上させるエリアとして位置づける。

駅や両駅前広場を中心に交流と交通の結節機能を充実させ、魚津市の玄関口として、学生をはじめとした多くの市民や来訪者との多様な交流により、世代をつなげるまちづくりの拠点が創出されるエリアとしても期待できる。

—実現方法の提案—

- 【新魚津駅】 駅西広場から新魚津駅に直接乗入れ可能なバリアフリー通路の設置
- 【地下道】 両駅前広場を結ぶ地下道に音と光を用いた電光掲示等の整備
- 【駅前広場】 利用し易く歩行者に優しい両駅前広場への再編整備
- 【設備・案内】 ユニバーサルデザイン化された案内看板や券売機への更新整備
- 【駐輪場・トイレ】 駐輪場やトイレ施設のリフレッシュ
- 【待合室】 主に両鉄道利用者が使える待合空間の拡充
- 【駐車場】 駅西広場や本エリア外周部の空地を利用した有料駐車場の整備

駅舎整備の場合

- 【駅舎】 広い自由通路と一体となった橋上駅舎の整備
- 【駅舎】 託児所や、親子サロン等の子育て支援施設と一体となった複合駅舎の整備
- 【駅舎】 主に高齢者を対象とした健康増進窓口や、ふれあいサロン等の社会福祉施設が一体となった複合駅舎の整備
- 【駅舎】 魚津の顔となる外観や機能を持つユニバーサルデザイン駅舎の整備

複合施設整備の場合

- 【複合施設】 展望カフェや親子喫茶等、ゆったりとくつろげる施設が一体となった複合施設の整備
- 【複合施設】 居住や宿泊機能のある複合施設の整備
- 【駅前広場】 駅前広場の再編による歩行者自由空間の拡充整備
- 【先導策】 ICカードや総合的な交通運行・情報提供等、新しいシステムの導入





(2) まちなか居住エリア

各エリアに隣接し、まちなかでの生活に便利なエリアとして位置づける。

特に駅東側にある市役所前公園と市役所庁舎の周辺を「パブリックコア」として位置づけ、市役所庁舎の建替えに併せた公共施設の複合集約化を行い、行政サービスの一元化によるワンストップサービスの実現等、公共サービスの充実を図りながら、まちなか居住環境向上による居住誘導の促進に努める。

他方で、都市部のグリーン帯となる緑地公園として「パークコア」に位置づける事も可能であり、この場合は市民の憩いの場として、またイベント広場としても使い勝手が良く、来訪者からも親しまれる「まちなか緑地公園」が創出され、周辺の居住エリアは健康的で住み良い住環境形成を目指す方向性もある。この場合は周辺空地への市庁舎移転が必要となる。

—実現方法の提案—

【住まい】市内居住者住宅取得支援、転入者住宅取得支援、若年移住者賃貸住宅助成、うおづの木利用促進、空き家取得支援、空き家バンク等の既存各種制度の拡充

【子育て】不妊・不育症治療助成、妊産婦医療助成、こども医療費助成、子育て支援コーディネーター、ファミリーサポートセンター、保育料軽減事業、ひとり親支援等の既存各種制度の拡充

【健康・長寿】在宅で生活や高齢者を介護している方へのサービス等の既存各種支援制度の拡充

※これらは現在実施中の施策であり、居住誘導の促進につながる施策の提案や事業化等については立地適正化計画との連動を図る。



(3) 飲食交流エリア

市民はもとより交流人口の誘導も見据えながら、昼夜を問わない飲食店街、魅力的な商業・業務・宿泊施設等が連携・競争しながら活性化できるように必要な支援を充実させていくエリアとして位置づける。

例えば、「まちなか居住エリアのパークコア」実現に必要な市役所庁舎の移転先を本エリア内に設けた場合は、既存商業施設等とも連携した行政機能集約により多目的に多くの人が集まる場所が創出され、ソフトとハードの両面から活性化の支援促進が図られるエリアとして位置づける方向性もある。

—実現方法の提案—

【働く】創業者支援制度、資格取得支援制度等の既存各種制度の拡充

※これらは現在実施中の施策であり、居住誘導の促進につながる施策の提案や事業化等については立地適正化計画との連動を図る。



(4) 海岸観光エリア・健康レクリエーションエリア

「ありそドーム」、「埋没林博物館」、「海の駅蜃気楼」等の施設があり、また「タテモン」、「海上花火大会」等の各種催し物も開かれるなど、魚津の多様な地域資源が集積するエリアとして位置づける。

これらの施設や催し物については、駅周辺から少し足を延ばせば届く身近なものとして、また、来場者が広域的に訪れる目的地の一つとして、案内看板の充実や沿道の緑化等により、利用・来場してもらいやすい環境作りに努める。

例えば、「サティスファクションエリア」からの明確な移動経路として、施設案内等が所々に設けられた自転車・歩行者用遊歩道を設ける等、利用してもらいやすい環境整備や、県内外からの観光利用者が多い施設などの集積により、既存施設と連携した健康・観光産業拠点の創出を図ることも可能となる。

公共交通ネットワークなど必要となる施策等については立地適正化計画との連動を図る。



(5) 商業レクリエーションエリア

駅周辺より海側（西側）において海岸観光エリア・健康レクリエーションエリアとまちなか居住エリアの中間領域に位置するエリアとして位置づける。

まちなか居住者をはじめとする地域住民や、観光者をはじめとする来訪者の賑わいを付与するような商業・レクリエーション施設の展開を目指し、駅空間をコアとした東西のまちの連続性確保、海岸観光エリア・健康レクリエーションエリアとまちなか居住エリアの活性化に伴い、魅力ある土地利用の展開が期待される。

—実現方法の提案—

【働く】創業者支援制度、資格取得支援制度等の既存各種制度の拡充

※これらは現在実施中の施策であり、居住誘導の促進につながる施策の提案や事業化等については立地適正化計画との連動を図る。

第3回協議会で示した都市軸・ゾーニングの整理図

1.1 で設定した都市軸・ゾーニングを踏まえ、以下の地図上に整理した（図 1.1）。

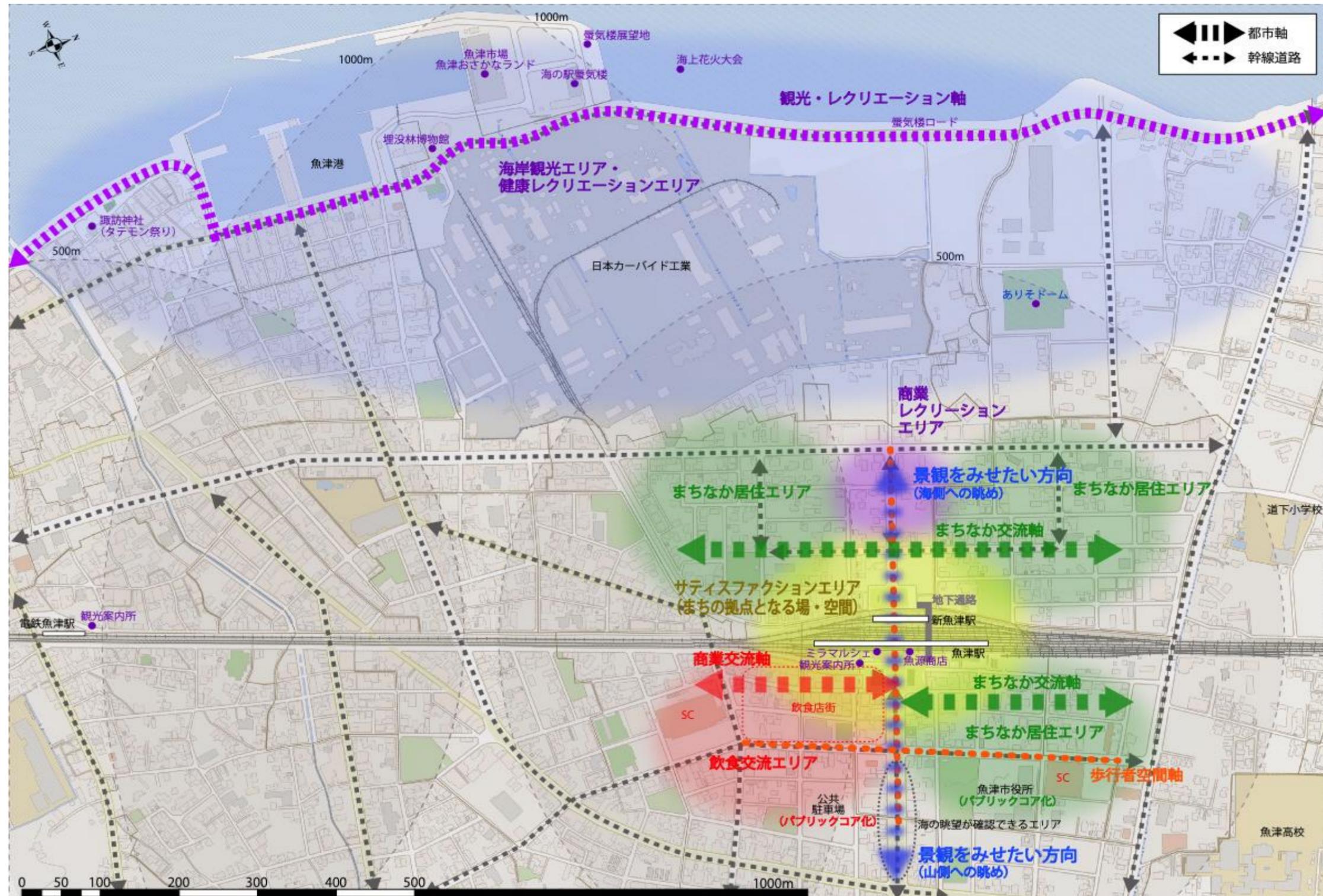


図 1.1 都市軸・ゾーニングの整理

3.3.3 協議会での都市軸・ゾーニングの設定についての意見まとめ

提示した都市軸・ゾーニングの設定及び整理に関して、第3回魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会（H30.8.6）（以下：第3回協議会（H30.8.6））で導き出された意見を下表に示す（表 3.3.3）。

とりわけ、都市軸・ゾーニング図中にある「景観をみせたい方向（山側への眺め・海側への眺め）」は、第3回協議会（H30.8.6）提示の時点で「景観軸」の呼称で提示していたが、当協議会において「景観軸」線上において海の眺望が確認できるか現地状況の把握が求められた。当件については、県道側から海の眺望が確認できるエリアを確認するとともに、景観をみせたい範囲も軸線上に包括されていることから、以降その呼称を「景観をみせたい方向」として表現することとした。

また、「景観をみせたい方向」の海側の軸線は、当初、海岸線まで続く軸線を提示していたが、民間企業敷地を跨ぐことから、前頁図のように矢視を幹線道路までの延長とすることとした。

表 3.3.3 第3回協議会での都市軸・ゾーニングの設定に対する意見まとめ

都市の将来像について

種 別	協議会の発言要旨
まちづくりの方向性	<ul style="list-style-type: none"> • 内容は良いので、今後の具体化に期待。 • 海～駅～山へと続く自然景観は価値が高く、景観資源を核とした景観軸の観点は良い。
都市軸・ゾーニング	<ul style="list-style-type: none"> • 観光開発の観点から、駅と海側観光施設の間にある日本カーバイド敷地の利活用を期待。 • まちなか居住エリアや商業レクリエーションエリア等は、日常的に利用する方の事を考え、誘導の実現に必用な行政支援の実施や施設配置の検討に期待。 • 景観軸は、本当に見えるのか現地状況の把握が必要。
個別施設	<ul style="list-style-type: none"> • 宿泊施設や商業施設は、商圈や既存施設等も考慮した検討が必要。 • オープンテラス等は冬季の収入や集客確保策が必要。

3.3.4 第3回協議会での駅周辺及び駅舎整備の比較検討

都市軸・ゾーニングを踏まえて、駅周辺及び駅舎整備の比較検討を行った。なお、駅周辺整備の比較検討を行うにあたり、まず駅構造の形態を考究した。

駅構造の形態については、第1回協議会（H29.7.5）で提示された「橋上駅化・駅舎の総合化や高度利用を図る複合化・駅東西を横断的に繋ぐ自由通路等」といった意見を踏まえるとともに、「少子高齢化と人口減少を踏まえた交通施設の維持」、「自然に人が集まる仕掛けづくり」などといったキーワードをもとに、以下4案を駅周辺整備の基本形態として検討を行うこととした。

- ①両駅橋上化案：魚津駅・新魚津駅を橋上化し、東口と西口の自由通路を確保するとともに複合施設を併設する案
- ②跨線橋延伸案：魚津駅から新魚津駅へ跨線橋を延伸し、東口と西口の自由通路を確保する案
- ③新魚津駅フラット案：新魚津駅に地上レベルでアクセス可能とする案
- ④両駅フラット方式案：魚津駅・新魚津駅ともに地上レベルでアクセス可能とする案

なお、魚津駅・新魚津駅のあいだには JR 貨物跡地が存在するが、既存の線路及び土地改変を想定した場合、多大な費用を要することが推察される。そのため、魚津駅側の駅東広場、新魚津駅側の駅西広場に合わせて JR 貨物跡地も有効活用することを検討条件とした。

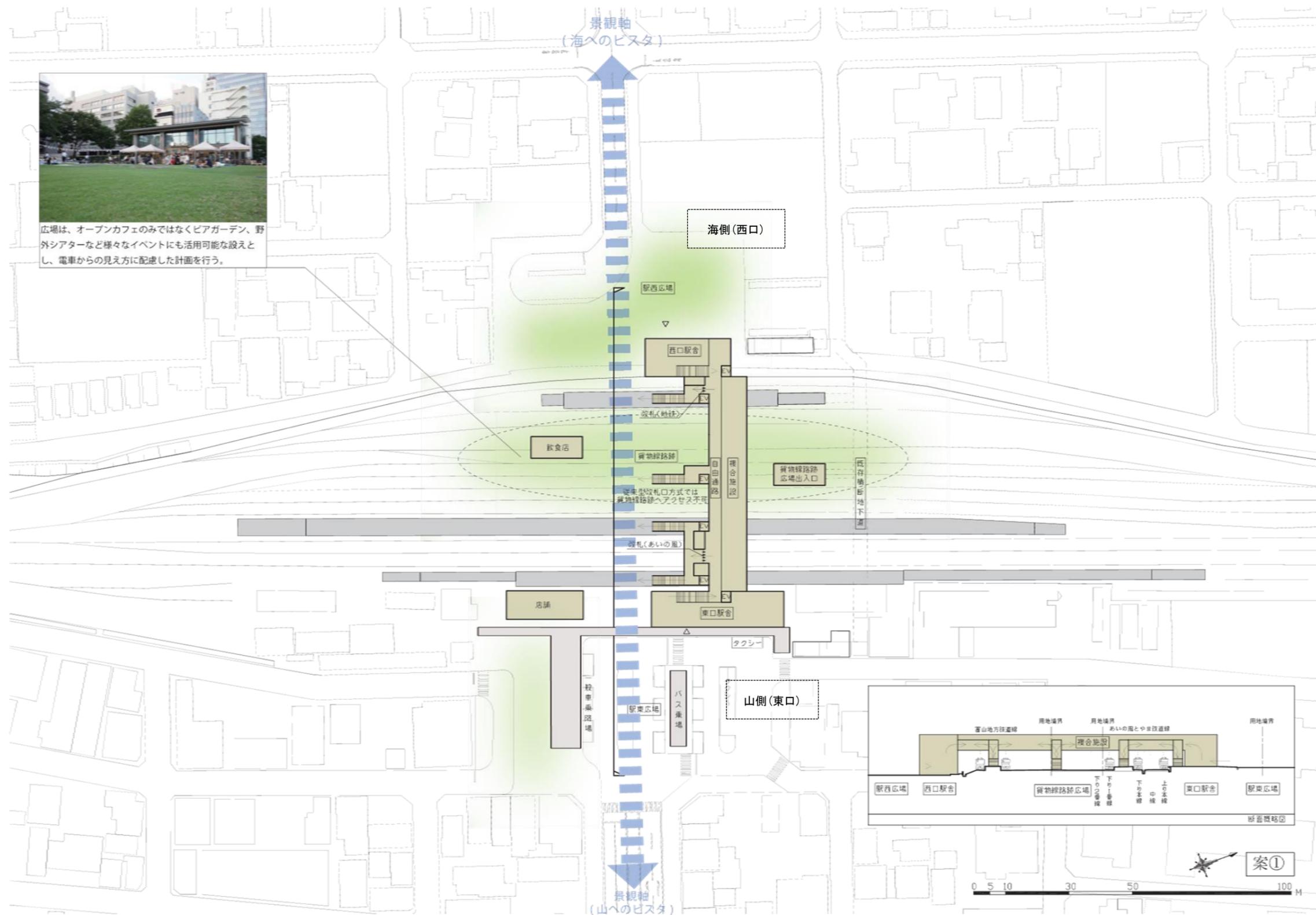
また、駅周辺整備の方針にあたっては、主要な都市軸として位置づけた「景観をみせたい方向」を考慮し、軸線上には眺望を阻害する駅舎上屋、建築物及び工作物等の設置・配置は避ける方針とした。

以下に、上記①～④の4案の検討案図面を示す（図 1.1～図 1.4）。

また、検討案を踏まえて、「将来像に対応する駅空間」「徒歩圏エリアとの関係」「鉄道横断に向けた課題」「概算工事費」の観点から比較検討を行った（表 2.1）。

1.1 両駅橋上化案

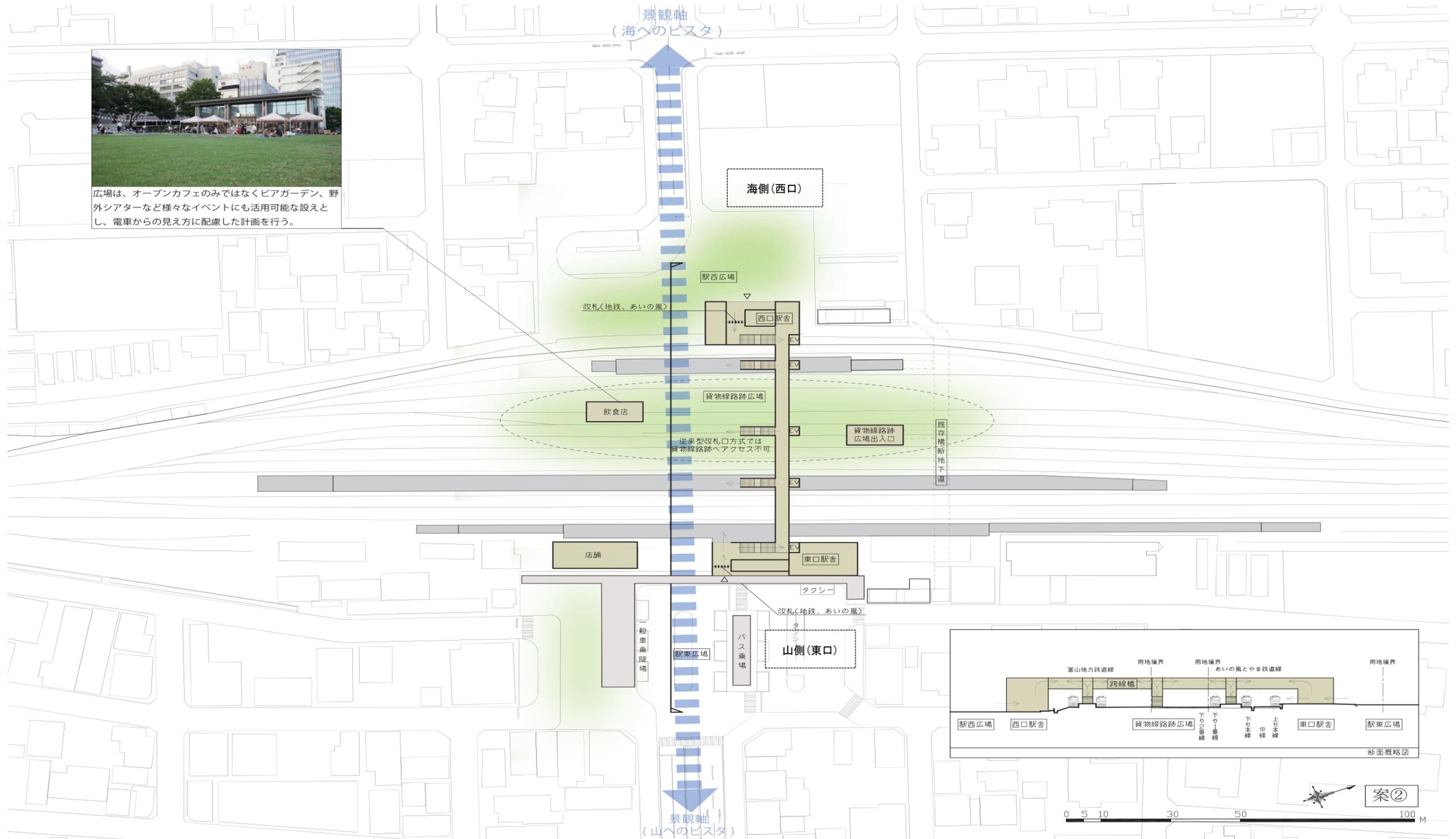
図 1.1.1 第1案 両駅橋上化案



広場は、オープンカフェのみではなくビアガーデン、野外シアターなど様々なイベントにも活用可能な設えとし、電車からの見え方に配慮した計画を行う。

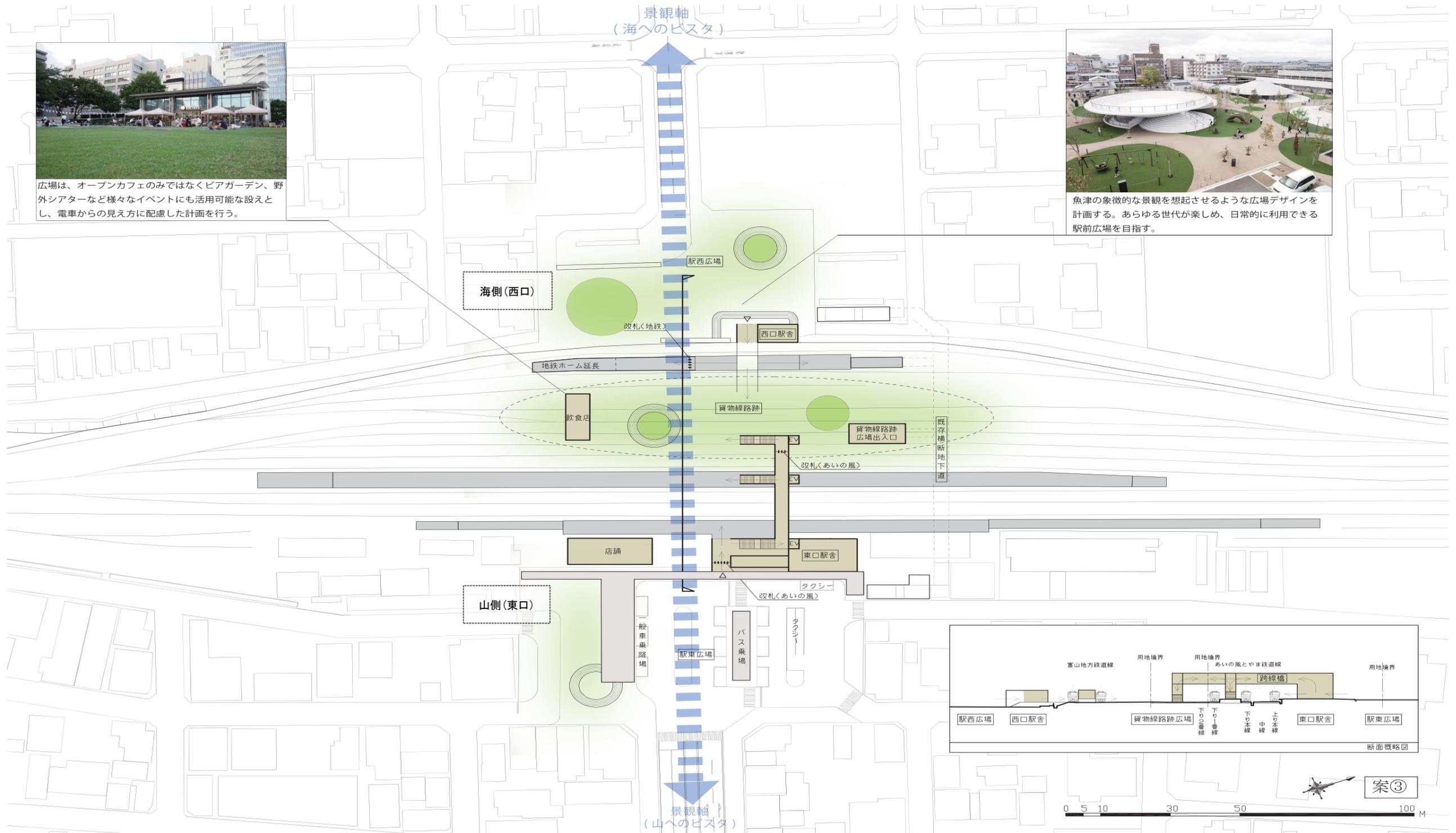
1.2 跨線橋延伸案

図 1.2 第 2 案 跨線橋延伸案



1.3 新魚津駅フラット案図

図 1.3 第3案 新魚津駅フラット案

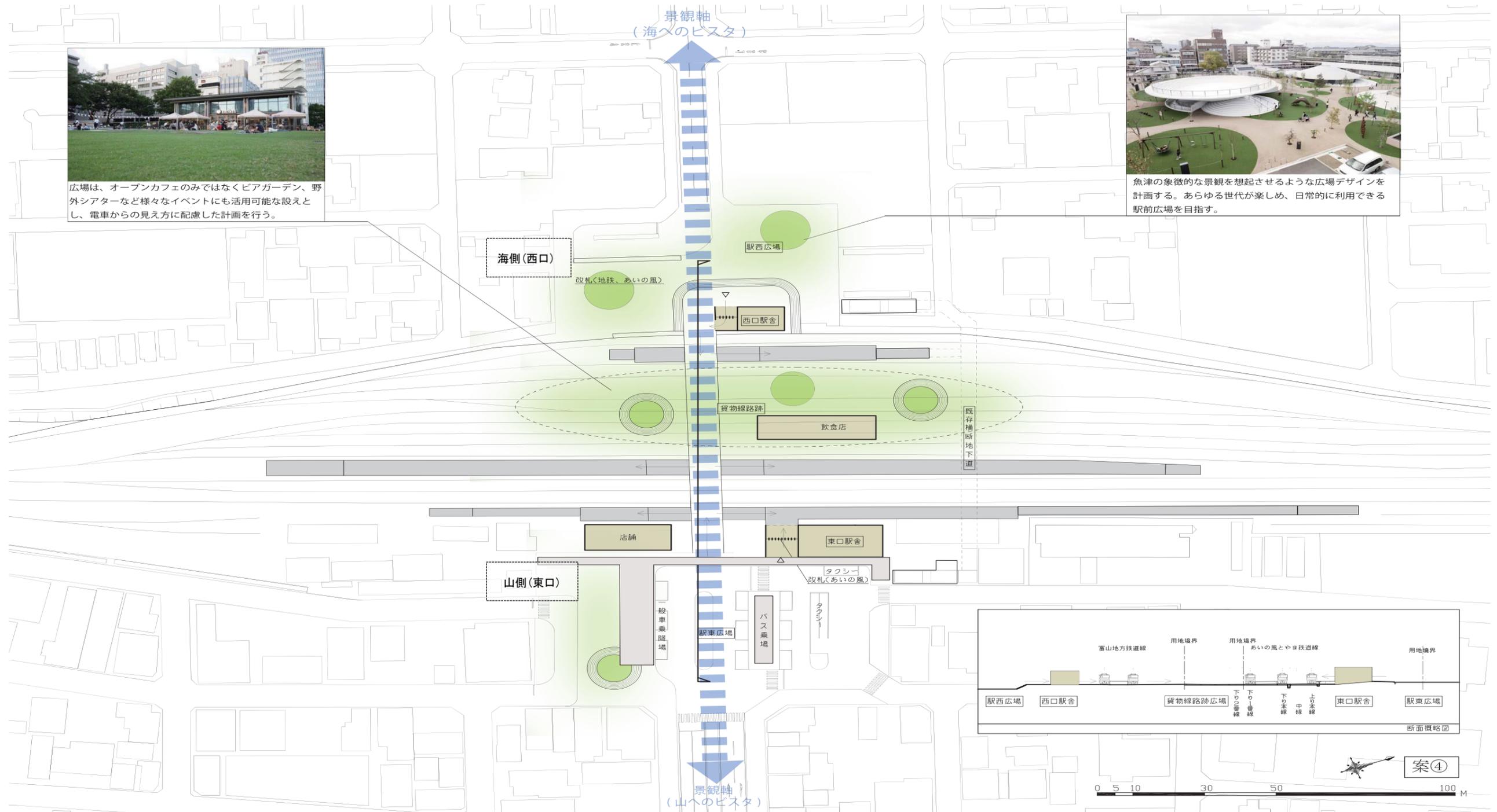


広場は、オープンカフェのみではなくピアガーデン、野外シアターなど様々なイベントにも活用可能な設えとし、電車からの見え方に配慮した計画を行う。

魚津の象徴的な景観を想起させるような広場デザインを計画する。あらゆる世代が楽しみ、日常的に利用できる駅前広場を目指す。

1.4 両駅フラット方式案

図1.4 第4案 両駅フラット方式案



広場は、オープンカフェのみではなくビアガーデン、野外シアターなど様々なイベントにも活用可能な設えとし、電車からの見え方に配慮した計画を行う。



魚津の象徴的な景観を想起させるような広場デザインを計画する。あらゆる世代が楽しみ、日常的に利用できる駅前広場を目指す。

2 駅周辺整備 4 案の比較検討

表 2.1 駅周辺整備 4 案の比較表

	第 1 案：両駅橋上化案	第 2 案：跨線橋延伸案	第 3 案：新魚津駅フラット案	第 4 案：両駅フラット方式案				
概要図								
将来像に対応する駅空間	<ul style="list-style-type: none"> ・都市軸（景観軸）への配慮のもと、東西エリアをつなぎ、かつ駅前広場等を含む求心的な駅空間を両駅の橋上化によって形成することが可能となる。 ・比較的大規模なボリュームが形成されるため、コンパクトな駅空間の形成に劣る。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ・都市軸（景観軸）への配慮のもと、東西エリアをつなぎ、かつ駅前広場等を含む求心的な駅空間を <u>あいの風鉄道側の跨線橋延伸</u> によって形成することが可能となる。 ・比較的大規模なボリュームが形成されるため、コンパクトな駅空間の形成に劣る。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ・都市軸（景観軸）への配慮のもと、東西エリアをつなぎ、かつ駅前広場等を含む求心的な駅空間を <u>あいの風鉄道側の跨線橋延伸</u> によって形成することが可能となる。 ・比較的小規模な駅空間の形成が可能となる。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・都市軸（景観軸）への配慮のもと、東西エリアをつなぎ、かつ駅前広場等を含む求心的な駅空間を <u>地鉄側からあいの風鉄道側にかけて全てフラット</u> に形成することが可能となる。 ・最もコンパクトな駅空間の形成が可能となる。 	◎
徒歩圏エリアとの関係	<ul style="list-style-type: none"> ・複合施設を併設する橋上化のため、必要施設を集約することが可能となる。ただし、<u>貨物線跡地の利活用が可能な場合、必要施設はこの跡地で展開・集約も可能となる。</u> ・分断された東西エリアを両駅の橋上化によりつなぐことが可能となるが、<u>アクセスに際して昇降が必要となる。</u> 	△	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物線跡地の利活用が可能な場合、必要施設はこの跡地で展開・集約と可能となる。 ・分断された東西エリアを <u>あいの風鉄道側の跨線橋延伸</u> によりつなぐことが可能となるが、<u>アクセスに際して昇降が必要となる。</u> 	△	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物線跡地の利活用が可能な場合、必要施設はこの跡地で展開・集約と可能となる。 ・分断された東西エリアのうち、<u>あいの風鉄道側はアクセスに際して昇降が必要となるが、地鉄側は昇降不要となる。</u> 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物線跡地の利活用が可能な場合、必要施設はこの跡地で展開・集約と可能となる。 ・分断された東西エリアを <u>全てフラットによりつなぐことが可能となる。</u> 	◎
鉄道横断に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・あいの風鉄道及び地鉄側を橋上化することにより横断する必要がある。関係機関との調整・合意及びこれに対する技術的課題を解決する必要があるが、わが国において多数の同様事例が見られる。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ・あいの風鉄道及び地鉄側を既存の跨線橋を延伸することにより横断する必要がある。関係機関との調整・合意及びこれに対する技術的課題を解決する必要があるが、わが国において多数の同様事例が見られる。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ・地鉄側を G.L. レベル（あるいは軌道レベル）で横断する必要がある。そのため、関係機関との調整・合意及びこれに対する技術的課題を解決する必要がある。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・あいの風鉄道及び地鉄側を G.L. レベル（あるいは軌道レベル）で横断する必要がある。そのため、関係機関との調整・合意及びこれに対する技術的課題を解決する必要がある。 	◎
概算工事費	2,235 [百万円] (3.59)	△	1,485 [百万円] (2.39)	○	672 [百万円] (1.08)	◎	622 [百万円] (1.00)	◎

3 駅構造の形態分類と昇降の検証

駅構造の形態分類の違いにみる昇降（段差数）の検証を行った（表3.1）。

検証結果を踏まえて、両駅橋上化案と跨線橋延伸案は現況より多く昇降（段差）を要することが明らかとなった。

一方、新魚津駅フラット案は現況に対して少ない昇降（段差）となることが明らかとなった。両駅フラット方式案については昇降（段差）がないことが自明である。

現況より昇降（段差）を少なく、あるいは解消することで、駅周辺整備にあたってはよりシームレスな移動が確保可能となる。

表 3.1 駅構造の形態分類の違いにみる昇降（段差数）の検証

段差は1フロア分の登りを1、降りも1としてカウント

	現況	①両駅橋上化案		②跨線橋延伸案				③新魚津駅フラット案				④両駅フラット方式案			
		段差	従来型・スマートステーション方式	段差	従来型改札口方式	段差	スマートステーション方式	段差	従来型改札口方式	段差	スマートステーション方式	段差	スマートステーション方式	段差	
東口から	東口の形状	平面改札口あり	-	階段・エレベータ・エスカレーター	-	平面改札口あり(現在と同じ)	-	スマートラッチ	-	平面改札口あり(現在と同じ)	-	スマートラッチ	-	フラットアクセス	0
	1番線プラットホーム	改札口から平面アクセス	0	階段・エレベータ・エスカレーターエスカレーターで上って橋上の改札口から降りてアクセス	2	改札口から平面アクセス	0	入口から平面	0	改札口から平面アクセス	0	入口から平面	0	フラットアクセス	0
	2・3番線プラットホーム	改札口から階段・エレベータ	2	階段・エレベータ・エスカレーターエスカレーターで上って橋上の改札口から降りてアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0
	貨物線路跡	アクセス不可	×	階段・エレベータ・エスカレーターエスカレーターで上って橋上の改札口から降りてアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	改札口から階段・エレベータ	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0
	地铁プラットホーム	地下道から階段・改札口あり	2	階段・エレベータ・エスカレーターエスカレーターで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	改札口から階段・エレベータ	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0
西口から	1番線プラットホーム	地下道を通って東口からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	貨物線跡地まで平面。貨物線跡地から階段・エレベータ	2	貨物線跡地まで平面。貨物線跡地から階段・エレベータ	2	フラットアクセス	0
	2・3番線プラットホーム	地下道を通って東口から階段・エレベータ	4	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	貨物線跡地まで平面。貨物線跡地から階段・エレベータ	2	貨物線跡地まで平面。貨物線跡地から階段・エレベータ	2	フラットアクセス	0
	貨物線路跡	アクセス不可	×	階段・エレベータ・エスカレーターエスカレーターで上って橋上の改札口から降りてアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0	フラットアクセス	0	フラットアクセス	0
	地铁プラットホーム	地下道から階段・改札口あり	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0	フラットアクセス	0	フラットアクセス	0
改札口の数	2箇所(東口・地铁)		橋上に2箇所		東口・地铁・西口		フラットアクセス		東口・地铁・西口		フラットアクセス		フラットアクセス		
東口・西口間自由通路	地下道	2	地下道および橋上自由通路	2	地下道	2	地下道および跨線橋	2	地下道	2	地下道および跨線橋	2	フラットアクセス		
段差チェック(合計)	×あり	14		18		16		16		12		12		0	

3.3.5 第3回協議会両駅整備各案についての意見まとめ

提示した駅周辺整備の比較検討に関して、第3回協議会（H30.8.6）及び第3回協議会専門部会（H30.10.11）で導出された両駅整備各案と駅周辺整備の比較検討に対する意見を下表に示す（表3.3.5）。

まず、両駅整備各案については、駅周辺整備の比較検討を踏まえ、各案の概算事業費、維持管理費、費用対効果の提示が求められた。

また、駅周辺整備の比較検討については、駅東広場の検討にあたり、現況と同等程度の一般乗降車場を確保するとともに、タクシー乗場に加えてプール場を設けること、バス停については7台が停留可能なスペースを確保すること、駅前広場と県道との交差点における車両の流動（駅東広場からの車両の流出は左折レーンで対応）することが明示された。さらに、両駅・駅東広場・駅西広場の検討にあたっては、雨雪に配慮した広場の設えや動線の検討の必要性が示された。また、JR貨物跡地の利活用方策については駅や各広場さらには周辺環境の関係性を考慮した構想案の提示が求められた。

表 3.3.5 第3回協議会・第3回協議会専門部会での両駅整備各案に対する意見まとめ

両駅整備各案について

項目	協議会の発言要旨
全案について	<ul style="list-style-type: none"> 撤去する魚津駅事務室の移設場所。 市玄関口の景観保全は大切だが、事業費に見合う効果や問題点の再検証も必用。 新魚津駅のバリアフリー化は必要。
第1案について	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用者の利便性向上や町の活性化、交流人口の増加等の事業効果を示すべき。 4案の中では事業費が一番大きく、維持管理も大変。
専門部会の発言要旨	
全案について	<ul style="list-style-type: none"> 魚津駅は既にバリアフリー化されているので、取り壊してほしくない。
第1案について	<ul style="list-style-type: none"> 小売店は営業が厳しい等、複合施設の必要性が感じられない。例えば学生をターゲットにして勉学に寄り会える場所を提供する等、複合施設の目的を明確にするべき。 施設が大きいので将来拡張出来る等の発展性があり、新たな眺望も生まれる。 改札が2階にあるのは不便で、鉄道乗換距離もそれほど短縮されない。

項目	協議会の発言要旨
第2案について	<ul style="list-style-type: none"> ・橋上通路から中の広場利用が出来るので、不正乗車防止改札が必要。 ・橋上利用には入場料が必要となるが、類似例として、しなの鉄道軽井沢駅は駅構内の遊園施設に誘導している。
専門部会の発言要旨	
第2案について	<ul style="list-style-type: none"> ・新魚津駅のバリアフリー化は実現するが、上下の移動があるので、地下道を利用した移動と変わらない。 ・駅を相互に利用する事だけを見ると、4案の中では最も良いのではないか。 ・オープンスペースが駅利用者しか利用できず、土地活用のメリットが薄い。 ・改札の位置や管理について、2社協議が必要。

項目	協議会の発言要旨
第3案 第4案 について	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費や維持管理を考えるとフラット案は良い。 ・低床車両等の導入まで考えるのか。 ・構内踏切の新設は、実現可能なのか。
専門部会の発言要旨	
第3案 第4案 について	<ul style="list-style-type: none"> ・新魚津駅を利用する際の上下移動がなくなり、駅西側からのアクセスが良くなる。 ・両鉄道乗り換えの際に通過する踏切の安全対策と広場の雨雪対策が必要。
第3案について	<ul style="list-style-type: none"> ・跨線橋に券売機が必要となる。 ・広場に記載の飲食店は需要があるのか検証が必要。 ・既存地下道からの広場へ続く昇降路は必要性があるのか。 ・既存駅舎の改修に国からの補助が見込めるのか。 ・移動経路がわかりにくい。
駅周辺地区進捗報告会で頂いた意見要旨	
第3案 第4案 について	<ul style="list-style-type: none"> ・年寄りを使う事を考えると、踏切は安全面の配慮に欠けるのではないか。 ・雪が降る事を考えると踏切には屋根も付けられなく、ホームにスロープも危ないのではないか。

項目	協議会の発言要旨
第4案について	<ul style="list-style-type: none"> ・構内通路には遮断機等が必要なので、スムーズな鉄道横断の実現に繋がるのか疑問。 ・構内通路は、旅客列車72本と貨物列車通過もあるため慎重な判断が必要。 ・既存エレベーターや跨線橋の撤去は勿体ない。

専門部会の発言要旨	
第4案について	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能性という観点では、フルフラット化が最も望ましいのではないか。 ・上下の移動がなく、利用者にとっては使い易い構造ではないか。 ・海側と山側の壁がなくなるので眺望が良くなり、景観軸の観点にも合う。 ・駅に停車しない貨物列車の通過もあるため、安全第一を考える鉄道事業者として認める事はできない。 ・魚津駅の改札方法が難しい。 ・両駅前広場及びホームとレールには高低差があるので、フルフラットにならない。 ・踏切が動く度に音が鳴るのも如何なものか。 ・車両の停車位置も考える必要があり、どこまで景観軸を求めていくか。
駅周辺地区進捗報告会で頂いた意見要旨	
第4案について	踏切は安全とは思えない。

表 3.3.5 第3回協議会・第3回協議会専門部会での駅周辺整備の比較検討に対する意見まとめ

駅周辺整備の比較検討について

項目	協議会の発言要旨
駅前広場と駅西広場について	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場には、イベント時の駐車場が少ない。 ・駅前の落書きが目立つので、環境改善対策が必要。 ・朝晩の交通渋滞解消を望む。 ・黒部宇奈月温泉駅からの鉄道アクセスを補うバスやタクシー運行を望む。 ・高速バスのバス停誘致を望む。
JR 貨物敷地について (両鉄道間の広場)	<ul style="list-style-type: none"> ・施設計画の際は、冬場の積雪対策も考える必要がある。 ・公共・商業用地とする場合は、鉄道境界に侵入防止対策が必要。 ・広場規模の算定時は時間帯・季節別・休日の最大の・平日の最小等の利用者数推計が必要。 ・立地適正化計画等とも調整しながらターゲットを絞る必要がある。
専門部会の発言要旨	
駅前広場と駅西広場について	<ul style="list-style-type: none"> ・駅西はともかく、駅前広場はタクシー利用が200~300台/日あるので、タクシー乗場・プールは必要。 ・バス乗り場は現状の7台は確保して欲しい。 ・駅前広場と現4車線道路の交差点について、駅から出る右折レーンが必要で、逆に駅に向かう左折レーンさえあれば良い。
JR 貨物敷地について (両鉄道間の広場)	<ul style="list-style-type: none"> ・3つの広場に内包される駅という概念は良い響きを感じる。 ・防護柵等の安全対策が必要で、広場利用者が鉄道敷きに飛び込んで来ないように管理する体制も必用。

4斜線県道について	<ul style="list-style-type: none"> • 2車線化は否定しない。
駅周辺地区進捗報告会で頂いた意見要旨	
JR貨物敷地について (両鉄道間の広場)	<ul style="list-style-type: none"> • 冬場は雪が降るので、広場は使い勝手が悪いのではないか。 • 駐車場として活用できないか。 • 店舗への商品搬入等、車が入り出来る通路が必要ではないか。

その他

項目	協議会の発言要旨
相互乗入れ	<ul style="list-style-type: none"> • ニーズや費用対効果、技術安全面の課題検証が必要。 • 鉄道事業者は相互乗入れ自体は否定しない。 • 実証実験実施等、ニーズと必用性の分析が必要。
地下道	<ul style="list-style-type: none"> • 地下道は、夏場でも涼しく良い通路なので、活用努力を望む。
計画立案体制	<ul style="list-style-type: none"> • 商業施設等の計画は、事業後の継続維持のためにも事業者を交えた立案体制が必要。
専門部会の発言要旨	
地下道	<ul style="list-style-type: none"> • 今ある地下道から新魚津駅の動線上にエレベーターを設置できれば良い。
駅周辺地区進捗報告会で頂いた意見要旨	
前計画との比較	<ul style="list-style-type: none"> • 前の計画は道路や駐車場も描かれていたので、比較するとどの案も縮小されているように感じる。 • どの案も乗り換え移動距離が長いので、新魚津駅と魚津駅は寄せるべきではないか。 • 市民が夢を抱けるような計画作りをして欲しい。
計画内容	<ul style="list-style-type: none"> • 賑わいを取り戻したいのはわかるが、漠然としており、ターゲットが見えてこない。
周辺道路	<ul style="list-style-type: none"> • 駅整備よりも先にガード下の狭小道路を海まで延伸整備を先にすべきではないか。

3.4 第4回協議会

3.4.1 協議概要

(1) 開催日 平成31年2月15日 午後1時40分から

(2) 協議事項

- ・第4回協議会においては、第3回まちづくり協議会専門部会で協議された都市の将来像や駅舎整備4案などについての意見概要を報告した。
- ・協議事項として、駅周辺のまちづくり構想案や第3回協議会で示した駅整備4案に前計画の駅整備案、市議会地域振興とまちづくり特別員会案を加えた6案を提示し、「概算工事費」「費用対効果」「鉄道法・国の政策との関係」「協議会、専門部会での意向」などの観点から比較検討を行った。
- ・また、両駅前広場及びJR貨物敷地の活用方法についても議論を行った。

(3) 第4回協議会資料については、魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本構想の第5章 両駅前広場及びJR貨物敷地活用を含む両駅舎整備の検討結果で示す図を参照

3.4.2 第4回協議会での意見まとめ

提示した駅周辺まちづくり構想案に関して、第4回協議会（H31.2.15）で導き出された主な意見を下表に示す（表3.4.2）。

まず、両駅整備各案については、6案それぞれに実現に向けた課題を含むこと、とりわけ構内踏切を要する案は、鉄道事業者との調整、協議について課題を有していることが示された。

コストの高い案は財政面で現実的とは言えず、コストを抑えた案には安全面や実現可能性に課題がある等、各案を絞り込むまでには至らなかった。

その結果、駅周辺整備の考え方として、駅整備をきっかけに周辺への波及効果を考究するという遠心的なベクトルから、駅周辺を活性化させ駅を中心とした賑わいを創出する求心的なベクトルに考え方を転換し、まちづくりの基本構想を整理することとした。

表 3.4.2 第 4 回協議会での両駅整備各案及び駅周辺整備に対する意見まとめ

両駅整備各案について

項目	協議会の発言要旨
両駅整備各案について	<ul style="list-style-type: none"> ・案 1・2 は、費用対効果が低く、財政面からも実現可能性に問題がある。2 つの鉄道事業者が跨線橋を共用することから跨線橋の上にも改札が必要となるなど課題がある。 ・案 3・4 は、費用対効果は大きい、安全面から実現可能性に問題がある。 ・案 5 は、あいの風 1 番線を利用する際に昇降を伴い利便性に課題がある。また、自由通路という観点では現地下道との使い分けに課題がある。 ・従来計画案は、費用対効果が小さい等から見直しに至ったが、上記各案と比較すると良いとの意見もある。 ・また、地下道から貨物敷地を利用した広場へのアクセスについては、そのまま鉄道を利用すると不正乗車になるため、対策も必要となるなど課題がある。
都市軸・ゾーニング	<ul style="list-style-type: none"> ・構内踏切については、駅施設の中の移動通路においてレールを跨いで移動する場合の安全施設として踏切を作ったものを俗称として構内踏切としている。法令上特段の決め事は無く、北陸信越運輸局管内にも構内踏切で駅構内を移動する駅は存在する。旅客用通路という事でこの構内の安全性を保つのは鉄道事業者になり、事業者としては重大な責務が伴う。そのため、国として慎重な判断が求められる。 ・駅周辺整備の計画は、鉄道事業者との調整、協議が進まない限り実現困難である。 ・構内踏切については安全面でも課題が残る。魚津駅は魚津市の顔に、まちづくりの拠点としての魚津駅周辺、安心安全の 3 点をコンセプトに実現して欲しい。

駅周辺整備について

項目	協議会の発言要旨
まちづくりの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・6 案プラス 6 案に対する改善案、もしくは駅舎をそれほど触らずに駅周辺の賑わいに重点を置き、案を改めて考えてみる方法もあるのではないかと。華々しく計画することだけが目的ではないため、まちの将来にとって良い方向に行くことをじっくり考えていくということも一つの結論となる。 ・駅舎よりも東口・西口広場の整備、柿の木割や駅前駐車場の整備の充実をまず図ることが現実的ではないか。
賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食交流エリアの柿の木割エリアは、賑わいを生み出せる可能性のあるエリア。こういった場所の賑わいを生み出していくためにネーミングも重要である。 ・魚津は高校生の流入率（人口に対する高校生の流入割合）が富山県内でも最も大きく、魚津駅を毎日利用して移動している。こうした若い人たちが集えて楽しめるようなまちづくりを行うと賑わいも生まれていく。 ・特に観光面ではバイ飯やカニなど休日に食べたくても食べられないという事が無いよう、受け皿やプロモーションの充実など体制を整える必要がある。

3.5 第5回協議会

3.5.1 協議概要

(1) 開催日 令和元年12月5日 午前10時10分から

(2) 協議事項

- ・第5回協議会においては、第4回協議会で駅整備案の絞り込みに至らなかったことから導き出された「駅を中心としたまちづくり基本構想から、駅周辺を中心としたまちづくり基本構想」の考え方へ方針転換していくことについて協議を行った。
- ・また、今まで議論してきた魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本方針を改めて確認し、駅舎整備に代わる駅周辺整備についての協議を行った。
- ・本基本構想の上位計画となる魚津市立地適正化計画についても、概要を説明し意見をいただいた。

(3) 第5回協議会資料については、次に示す。

ただし、駅周辺整備概要については、魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本構想の6.基本構想で示す図を参照

3.5.2 第5回協議会資料抜粋

⊖ 駅周辺のまちづくり構想案

ア. まちづくりの方向性

魚津駅周辺には、飲食施設・宿泊施設・公的施設・文教施設などが集まっており、賑わいにつながる多くの要素を有している。

魚津駅と新魚津駅を合わせて1日に5千人を超える人が行き来しており、駅の賑わいが周辺地域の賑わいにつながるような駅および駅前広場の構造を目指す。

歩行者の動線を重視してできるだけ段差のない構造として、高齢者等にやさしいまちづくりを目指す。

また、多くの高校生が行き交う駅でもあり、若者が集えるような場所を生み出すことによって賑わいにつなげることを目指す。

飲食街として夜にも賑わうエリアもあり、歩行者が安心・安全に歩くことができるまちとすることによってさらなる活性化を図る。

㊦ 両駅整備各案

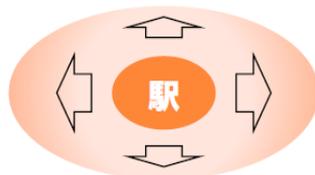
案		意見
1	両駅橋上化	費用対効果が小さく、財政面での課題あり
2	跨線橋延伸	同上
3	新魚津駅フラット	費用対効果は大きいですが、安全面での実現可能性に課題あり
4	フルフラット	同上
5	自由通路	案1に加え、現地下道との使い分けに課題あり
6	従来計画	費用対効果が小さい等から見直しに至ったが、上記各案と比較すると良いとの意見もあり

コストの高い案は財政面で現実的とは言えず、コストを抑えた案には安全面や実現可能性に課題がある等、各案を絞り込むまでには至らなかった。

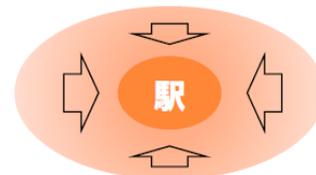
【まとめ】

「駅舎の整備」が「賑わい創出」に繋がるビジョンが見えてこないことから、駅舎よりも周辺の充実に力を注いで欲しい等、駅周辺のまちづくりから取り組む事に言及する新たな意見もあった。

【当初案】



【協議会意見を踏まえて】



駅整備をきっかけとして周辺へにぎわいが波及

駅周辺を活性化させ駅を中心としてにぎわいを寄せる

駅舎を中心としたまちづくり基本構想から、駅周辺を中心としたまちづくり基本構想へと考え方を転換し、時系列をもって計画を整理する。

また、市全体のにぎわいについては、平成30年度から策定を進めている立地適正化計画において、魚津市の将来を描きながら、戦略を立てて、まちづくりを検討している。

駅舎を視点としたにぎわいづくりから、駅周辺を視点とした具体的な施策を検討し、市全体のにぎわいを図る戦略の一つとして、駅周辺のまちづくり基本構想を策定することを検討する。

立地適正化計画

まちづくり基本構想

3.5.3 第5回協議会での意見まとめ

- 提示した駅周辺まちづくり構想案に関して、第5回協議会（R1.12.5）で導き出された主な意見を下表に示す（表 3.5.3）。
- 駅を中心としたまちづくり基本構想から、駅周辺を中心としたまちづくり基本構想」の考え方へ方針転換していくことについては、協議会委員から了承をいただいた。そのことから、まずは、時系列を持って駅周辺整備を進めることとし、平成 29 年 7 月から協議されてきた駅舎整備及び JR 貨物敷地の活用については、長期的な整備として位置づけ、引き続き各関係機関と協議を進めていくこととする。整備概要については、今回いただいた意見を踏まえ、再度検討し、基本構想をとりまとめ、次回協議会で提示することとする。

表 3.5.3 第5回協議会での駅周辺まちづくり構想案などに対する意見のまとめ

方針転換について

項目	協議会の発言要旨
周辺整備を進める方針について	・特に意見なし

魚津市立地適正化計画について

項目	協議会の発言要旨
規制について	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導する考え方は非常に良いと考える。コンパクトにするには、ある程度、郊外に対する規制は必要 ・20年後の人口3万5千人を目指したとしても商圈としてでは小さい。目標としている都市機能誘導区域内の新規創業者数延べ 400 件は厳しい ・周辺市町村からの消費者や働き手の誘導も必要と考えるので駐車場整備は無視できない ・道下小学校周辺の居住誘導区域について、市が提案した区域は用途区域外も含めて設定しているが、国土交通省では、市が提案する用途区以外での設定は認めないとのことだが、誘導させたい区域であるなら、用途地域の変更も検討してみてはどうか
目標について	
施設整備について	
誘導区域について	

駅周辺のまちづくり構想案について

項 目	協議会の発言要旨
賑わいについて	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅を中心としたまちづくりの観点から、いろいろな再開発・再整備されたところは、駅利用者数が非常に増えていることから、駅周辺を中心としたまちづくりが大事だと思う。 ・ 駅前広場のイベント空間や歩道空間と併せて駅舎の中の空間も活用するイベントも 検討してほしい
施設整備について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 核家族が増加する中、住宅を駅周辺に集約すると駐車場の数も限られてくると思う。今後、カーシェアリングの方々も増えるのではないかと考えて、どこかに駐車場を設けるまちづくりを考えるのも重要 ・ トイレ整備が長期となっている理由がわからない。駅東広場・歩道整備・柿の木割歩行環境整備が短期事業であれば、整備によって人が集まって来るのに駅舎のトイレだけでは数が足りなくなると思う。トイレの新設が必要 ・ 駅舎整備を長期に位置づけたなら、地下歩道整備も内容が変わってくると思うので、長期計画に位置づければ良いと思う。地下歩道の整備費をトイレ整備に充ててはどうか ・ 地下歩道整備については、歩行者のためにキレイにして利用しやすい環境づくりが 重要で西側と東側のエリアを利用するのに利便性が向上すると思う ・ 地下道にあまりお金をかけずに市民レベルの工夫で何かできるのではないかと

3.6 第6回協議会

3.6.1 協議概要

(1) 開催日 令和2年2月3日 午後3時00分から

(2) 協議事項

- 第6回協議会においては、第5回協議会で議論した「まちづくり基本構想（案）」について、とりまとめた修正案について協議を行った。
- 本基本構想の上位計画となる魚津市立地適正化計画についても、これまでの意見をとりまとめた修正案について意見をいただいた。

(3) 第6回協議会資料については、次に示す。

3.6.2 第6回協議会資料抜粋

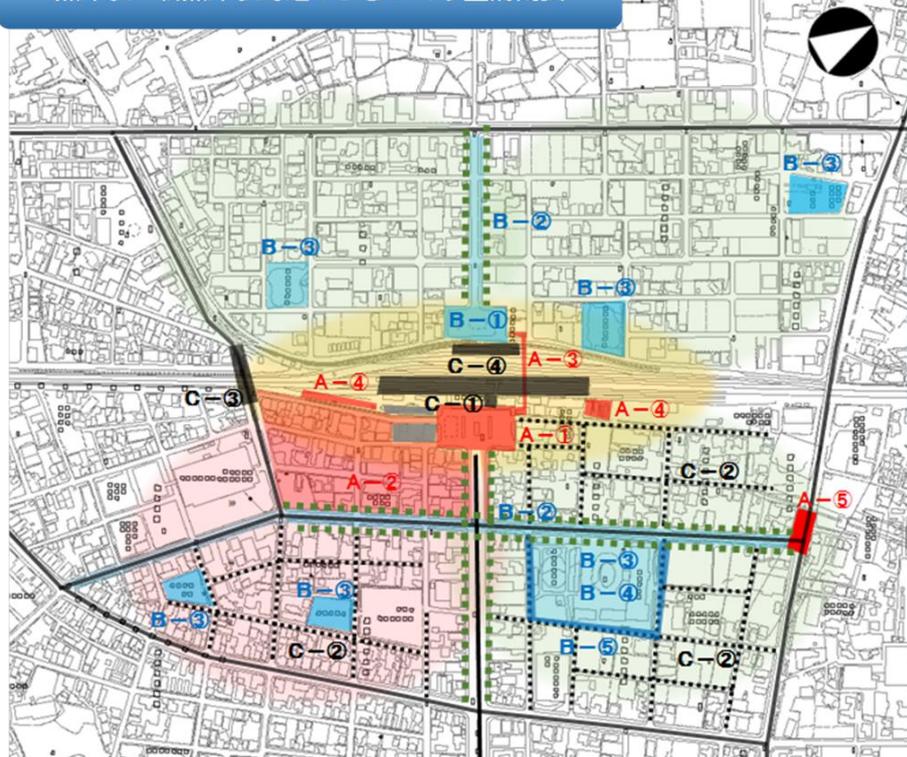
魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本構想

課題	課題	整備方針	整備概要
課題1 魚津駅・新魚津駅及び各公共機関の乗り換え環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> • 魚津駅と新魚津駅の移動負担が大きい • 新魚津駅がバリアフリーの未対応 • 新魚津駅の待合室の狭小 • トイレの利用環境が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> • 両駅の一体化や新魚津駅の移設などにより、乗り換え環境の向上 • エレベーターや多目的トイレなどの設置によるバリアフリー化、待合スペースの確保による待合環境の改善を図る 	<ul style="list-style-type: none"> C-④魚津駅・新魚津駅整備 C-①トイレの再整備
	<ul style="list-style-type: none"> • 両駅広場と新魚津駅をつなぐ地下歩道は、暗く怖さを感じる 	<ul style="list-style-type: none"> • 地下歩道を利用しやすい環境に整備 	<ul style="list-style-type: none"> A-③地下歩道再整備
課題2 駅前広場の機能の明確化と配置検討	<ul style="list-style-type: none"> • タクシー・バスなどの車両と一般歩行者の動線が分離されていない • 駅東広場において、送迎車集中時に多くの車両が交錯し危険な状況にある一方で、駅西広場は、ほとんど利用されていない • 人が集ったりできる憩いの場、滞留できる場がない【東西駅前広場】 • 観光案内所や駅東口の掲示板と観光案内看板が目に残りにくい【東西駅前広場】 • 照明が暗い 	<ul style="list-style-type: none"> • 歩行者の安全性、利便性、快適性がある空間を確保 • 中心市街地への来訪者や居住者の利便性や安全性向上など図る動線を検討 • 飲食店、宿泊施設、商業施設がより連携できる仕組みづくりを推進 • 民間が主体とした市街地開発を推進 	<ul style="list-style-type: none"> A-①駅東広場整備及び歩道再整備 A-④駐輪場再整備 B-①駅西広場整備
	<ul style="list-style-type: none"> • 両駅前広場とともに滞留できるスペースがない 	<ul style="list-style-type: none"> • 歩行者の安全性、利便性、快適性がある空間を確保 	<ul style="list-style-type: none"> A-①駅東広場整備及び歩道再整備 B-①駅西広場整備
	<ul style="list-style-type: none"> • 駅周辺の商業、サービス施設の利便性が悪い 	<ul style="list-style-type: none"> • 飲食店、宿泊施設、商業施設がより連携できる仕組みづくりを推進 	<ul style="list-style-type: none"> A-⑤東西連絡幹線道路整備 <ul style="list-style-type: none"> • (都)北鬼江吉島線(右折レーン整備) C-③東西連絡幹線道路整備 <ul style="list-style-type: none"> • アンダー箇所のアクセス向上
	<ul style="list-style-type: none"> • 照明が暗い 	<ul style="list-style-type: none"> • 中心市街地への来訪者や居住者の利便性や安全性向上など図る動線を検討 	<ul style="list-style-type: none"> A-②柿の木割の歩行環境整備 B-②市道の歩道等再整備
課題3 魚津駅・新魚津駅周辺施設の利便性の向上及び回遊環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> • 柿の木割の来訪者が減少傾向 	<ul style="list-style-type: none"> • 民間が主体とした市街地開発を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ビル再開発意向
	<ul style="list-style-type: none"> • 駅周辺の空き家増加 	<ul style="list-style-type: none"> • 地域住民の憩いの場となるような公園整備 	<ul style="list-style-type: none"> B-③公園の再整備
	<ul style="list-style-type: none"> • 照明が暗い • 図書館などの公共施設が遠い 	<ul style="list-style-type: none"> • 防犯につながる街路灯など整備 • 市民サービスを身近に受けられるような公共施設の配置 	<ul style="list-style-type: none"> C-②支線道路の再整備 B-④市庁舎の建替え B-⑤支線道路の再整備 <ul style="list-style-type: none"> • 庁舎及び公園と一体的に整備
課題4 魚津駅・新魚津駅周辺の居住機能・居住環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> • 照明が暗い 	<ul style="list-style-type: none"> • 防犯につながる街路灯など整備 	<ul style="list-style-type: none"> C-②支線道路の再整備
	<ul style="list-style-type: none"> • 図書館などの公共施設が遠い 	<ul style="list-style-type: none"> • 市民サービスを身近に受けられるような公共施設の配置 	<ul style="list-style-type: none"> B-④市庁舎の建替え B-⑤支線道路の再整備 <ul style="list-style-type: none"> • 庁舎及び公園と一体的に整備

A：短期的整備概要、B：中期的整備概要、C：長期的整備概要

魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり基本構想

魚津駅・新魚津駅周辺のまちづくり整備概要



- 整備概要【短期】**
- A-① 駅東広場整備及び歩道再整備
 - A-② 柿の木割の歩行環境整備
 - A-③ 地下歩道再整備
 - A-④ 駐輪場再整備
 - A-⑤ 東西連絡幹線道路整備
 - ・(都) 北鬼江吉島線(右折レーン整備)

- 整備概要【中期】**
- B-① 駅西広場整備
 - B-② 市道の歩道等再整備
 - B-③ 公園の再整備
 - B-④ 市庁舎の建替え
 - B-⑤ 支線道路の再整備
 - ・庁舎及び公園と一体的に整備

- 整備概要【長期】**
- C-① トイレの再整備
 - C-② 支線道路の再整備
 - C-③ 東西連絡幹線道路整備
 - ・アンダー箇所のアクセス向上
 - C-④ 魚津駅・新魚津駅整備

- ビル再開発意向箇所(民間)
- 緑道(街路樹の再整備)
- 支線道路
- 幹線道路

3.6.3 第6回協議会での意見まとめ

- 駅舎整備については、過去の協議会にて提案された6案を、安全面や経済面等様々な面で案を絞り切るには至らず、長期計画に位置づけられたが、駅舎整備や両駅間の相互乗り入れが実現できれば、両駅間の移動手段の問題も解決できるので、引き続き各関係団体と協議を行ってほしい。
- 整備時期の中期や長期の区分を、ある程度指針を明確にしないと勘違いがおきる。最初の5年間でこのような整備を行い、中期や長期に向けてこのように進んでいくといった具体的な方が分かりやすい。構想についても、駅舎の整備の話をもとめるのではないことを言うべきではないか。

4. 専門部会の協議概要（第1回～第3回）

4.1 第1回専門部会

4.1.1 協議概要

(1) 開催日 平成29年10月26日（木）午後1時30分から

(2) 協議事項

- 第一回会専門部会においては、第一回協議会で議論された駅周辺まちづくりの将来展望についての意見概要の報告を行った。
- 協議事項は、鉄道の相互乗り入れ等とし、平成13年3月29日北陸本線のJRからの経営分離に関する同意書及び平成26年3月JR魚津駅・新魚津駅周辺整備基本構想の資料などで説明を行い、専門的知識を有する委員の方々より技術的、安全面などからの視点でご意見をいただき実現の可能性を探った。
- また、駅周辺の道路及び駅前広場について、今後どのような役割を持った施設に整備すべきかなどの意見を伺った。

(3) 第一回専門部会資料については、次ページ以降に示す。

4.1.2 第1回専門部会資料抜粋

鉄道の相互乗り入れ

平成13年3月29日 北陸本線のJRからの経営分離に関する同意書

魚津市長から富山県知事宛てに提出した「北陸本線（糸魚川・富山間）の西日本旅客鉄道株式会社からの経営分離に関する同意書」に添付されている

「並行在来線の経営分離に関する魚津市要請」の5項目の内容は、下記の通り。

- ① 現JR魚津駅を中心としたまちづくりを推進するため、県が積極的な支援策を講じる事。
- ② 国道8号魚津黒部入善バイパス、一般県道下垣内前沢線のバイパスなど、本市から新幹線新駅へ速達性があり安全なアクセス道路を整備すること。
- ③ 富山地方鉄道との相互乗り入れなど、並行在来線から新幹線への乗り継ぎの利便性を図ること。また、快速列車の走行や運行本数の増便など運行内容の充実を図ること。

趣旨：①の項目でも示したとおり、地鉄と在来線（現あいの風）の相互乗り入れという手法によって、在来線から新幹線への乗り継ぎ（この場合は、線路の乗り継ぎと乗り物の乗り換えの両方を指す。①の項目も同じ。）の利便性を向上させるため、県が責任を持って駅等の整備を実施すること。

このことにより、スーパー特急方式で整備される予定だった舌山・魚津間の線路の代替機能が確保され、泊駅発・入善・黒部・魚津駅経由・宇奈月温泉行き of 電車（電化の問題もあり、ディーゼル車を想定）の運行がスムーズに行われる。さらには、地鉄線富山方面への乗り入れにより、鉄道全体の利用促進、有効活用が図られるとともに、新幹線新駅（現黒部宇奈月温泉駅）からの入り込みも増え、新川地域全体の活性化につながる。

また、在来線の特急列車の運行が廃止される前提のもと、富山・金沢方面への快速列車の運行と全線における普通列車の増便等により、関西方面への移動の利便性確保はもとより、通勤・通学・通院等のための移動の利便性向上を図るよう求めたもの。

- ④ 並行在来線について、県が責任をもって存続を図り、経営分離に係る沿線市町の財政負担が過度とならないようにすること。
- ⑤ 県東部駅の駅名について、新川地域の玄関口にふさわしい名称の設定に努めること。

以下、抜粋資料

5. 構想案の策定

5-1. 基本構想案策定の考え方

JR 魚津駅・新魚津駅周辺の基本構想において求められる姿について、新魚津駅移設を基本として以下の項目を整理し、基本構想案の策定を行う。

① 新魚津駅の移設計画

JR 貨物用地に新魚津駅を移設し、橋上駅舎の設置、EV の設置によりバリアフリー対応を行う。

② 直通化の検討

あいの風とやま鉄道と富山地鉄との直通運転化の可能性を検討する。

③ 空きスペースの利活用計画

新魚津駅移設後のJR貨物用地及び富山地鉄用地を含めた利活用策を検討する。

5-2. 新魚津駅の移設計画

- ① 東西を連絡する橋上自由通路を設置し、駅東西の一体化を図る。橋上自由通路は、新魚津駅の移設を前提とする。(既存こ線橋の自由通路への利用転換)
- ② JR 貨物用地に新魚津駅を移設し、橋上駅舎の設置、EV の設置によりバリアフリー対応を行う。

(1) 配線検討

① 配線条件

- ・ JR 魚津駅側へ極力寄せる。

富山地铁新魚津駅の 2 番線線路中心と JR 魚津駅の下り 1 番線との線路中心との離れを概ね 10m とする。

- ・ ホーム幅員は 6.0m とする。
- ・ ホームから線路中心までの離隔は、1.485m (JR 基準) とする。

- ② 使用する分岐器は、10 番分岐器の片開きとする。

- ③ 新魚津駅のホーム長は、4 両編成を確保するため、85m とする。

(富山地铁の要望による。)

以上の条件のもとに配線検討を行う。その他配線検討に必要となる基準等は、JR 西日本をベースとする。

配線検討の結果を、P.5-7 に示す。

○西側駅前広場および側道と鉄道敷きの高低差について

なお、現状西側駅前広場および側道と鉄道敷きとの高低差が高いところで約 2.0m ある。

このため高低差解消のため、鉄道敷きをすき取る必要があり、新魚津駅移設後の鉄道敷きと新設の西側駅前広場との間に土留擁壁が必要となる。土留工については、利活用範囲を極力広く取り

た
い場合は直擁壁となるが、そうでない場合には盛りこぼしとするのが一般的である。ここでは、直擁壁案でいくと工事費が高むむので、盛りこぼし案を採用する。

5-3. 直通化の検討

鉄道間の連携により乗継利便性を向上させることが望まれる。あいの風とやま鉄道と富山地鉄の直通運転化の可能性を検討する。

(1) 直通運転化 乗り入れ位置

直通化のためには、亘り線を設ける必要がある。亘り線の設ける位置としては、以下の2ケースが考えられる。

ケース1：魚津駅の富山方に亘りを設ける場合。

ケース2：魚津駅の糸魚川側へ亘りを設ける場合。

○亘り設置の条件

- 交流区間と直流区間の境目にデットセクション（無電流区間）が8m以上必要。
- 運転速度が、5 km/h 以上の確保が必要。

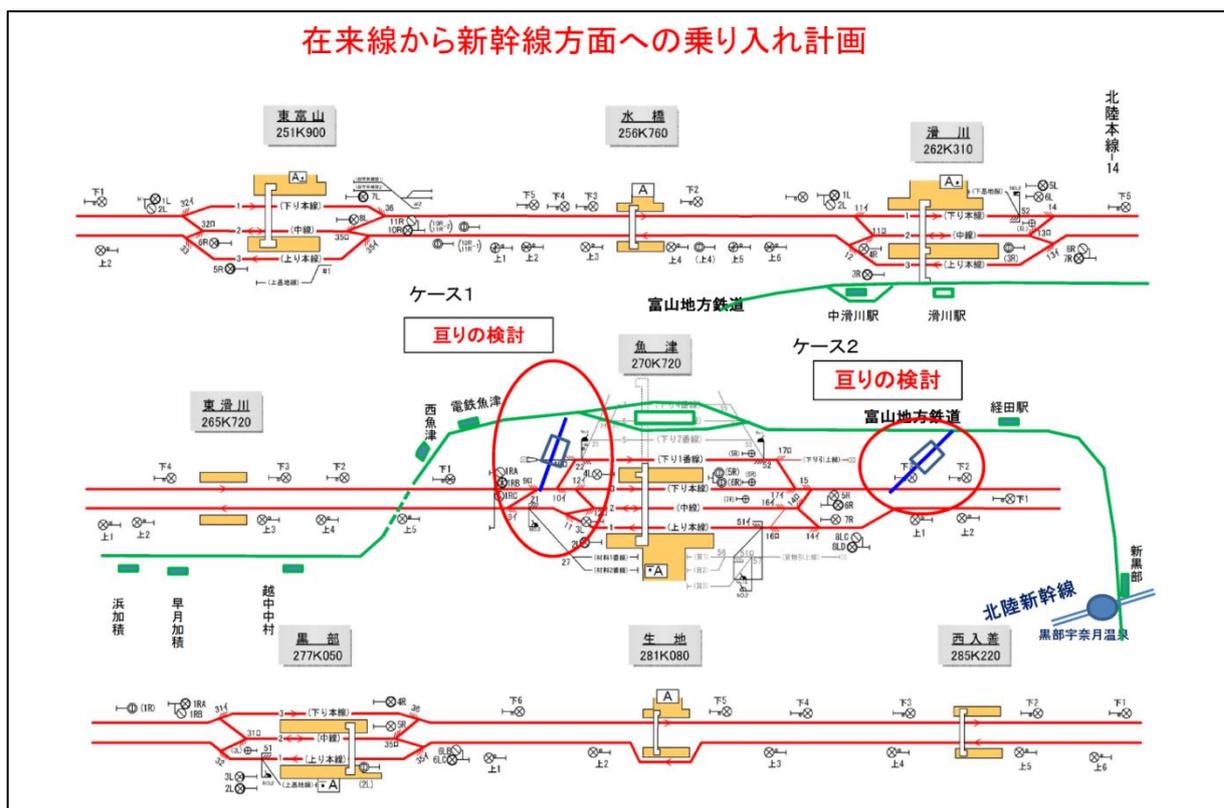


図 5-1 直通運転化 検討案

(2) 魚津駅における巨り線設置の検討

①ケース1：魚津駅の富山方に巨りを設ける場合。

直通列車の停車駅は、富山地鉄の新魚津駅となる。

- 北陸本線富山方の下り線から、地鉄線へ10番分岐器で巨り線を入れる。
- 分岐器は、勾配変更点や緩和曲線区間に入らないように留意する。
- 分岐器は、北陸本線および地鉄本線の直線区間に入れる。

○巨り線設置位置図

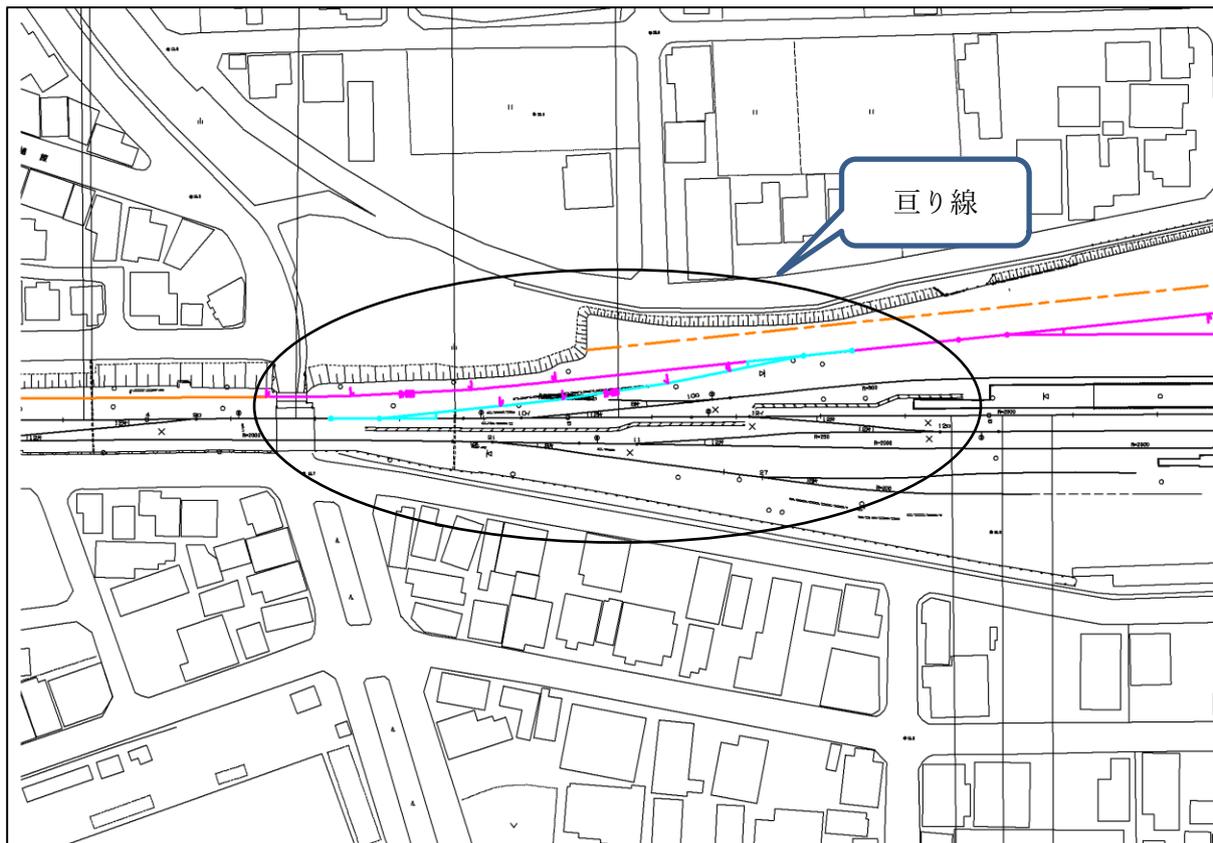


図 5-2 魚津駅の富山方における巨り線の設置

②ケース2：魚津駅の糸魚川側へ亘りを設ける場合。

直通列車は、あいの風とやま鉄道の魚津駅を通過する。

•魚津駅の糸魚川側の亘りは、出来る限り駅に近いところに設置するのがベターであるが、この区間には曲線区間が多くなっており、亘りの設置が困難な状況にある。

•このため、北陸本線と富山地鉄線が並行に走っている271 k 560m付近に亘りを設置することとなる。

•この場合、直通化した交直車両の上り列車が、約240m逆線運転となる。

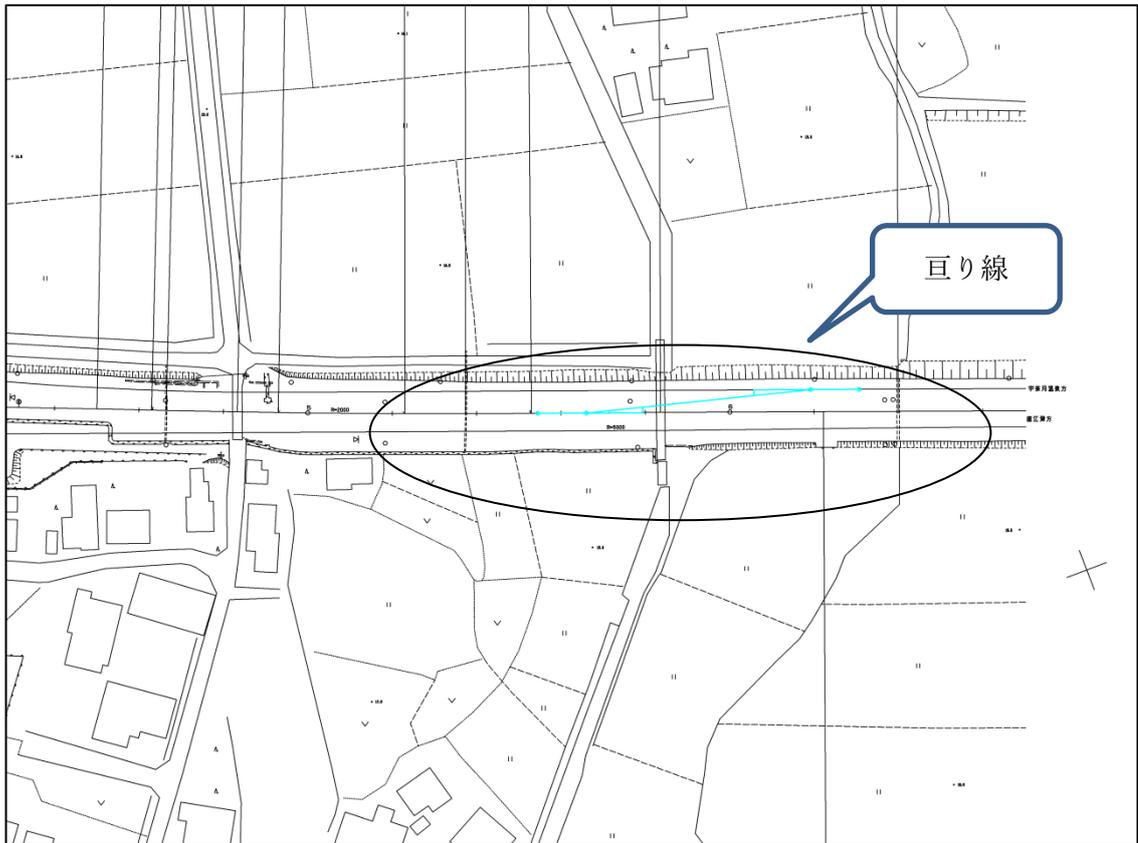


図 5-3 魚津駅の糸魚川方における亘り線の設置

(3) 魚津駅における巨り線設置位置の比較

表 5-1 検討ケース比較表

	概要	得失
ケース1	魚津駅の富山方に巨りを設ける場合	直通列車は新魚津駅を通る。
ケース2	魚津駅の糸魚川側へ巨りを設ける	直通列車は、魚津駅を通る あいの風とやま鉄道の下り線で約 240 m逆線運転となる。

以上のことから、直通運転の巨り線の位置は、魚津駅の富山方に設けるケース1がベターである。

(4) 電化方式と使用車両について

項目	あいの風線	地鉄線
電化方式	交流 20,000 ボルト	直流 1,500 ボルト
使用車両	交直両用車両 (21 編成)	直流専用車両 (45 両・約 22 編成)

以上、抜粋資料

4.1.3 第1回専門部会での意見まとめ

- 鉄道の相互乗り入れ、駅周辺の道路及び駅前広場や駅周辺の賑わいに関する意見は下表に示す（表4.1.3）。
- 鉄道の相互乗り入れについては、両鉄道会社とも将来的な課題としての認識はあるものの電化の違いなどの技術面や安全面の課題や車両更新などの費用面の課題などが多くあり簡単に取り組むことができない意向である。ただ、中長期的な検討課題と考え相互乗り入れを否定するものではないと示された。
- 駅周辺の道路及び駅前広場については、駅西広場をパーク＆ライドができる駐車場として活用する方向性の意見がある一方、鉄道をアンダーパスしている道路のボトルネックの解消を併せて行う必要性があるとの意見であった。
- また、両駅前広場の役割や機能など、市が考えて整理した案の提示を求められた。
- 駅周辺の賑わいについては、魚津市の強みの柿の木割を車両規制などにより歩行者を優遇させ利便を図る必要性があるとの意見であった。
- 鉄道の相互乗り入れについては、引き続き検討し協議を続けていくこととし、両駅前広場の役割などについては、まちづくり基本方針の検討と併せて整理していく。

表 4.1.3 鉄道の相互乗り入れについて

項目	専門部会の意見要旨
相互乗り入れについて	<ul style="list-style-type: none"> • 市からの要望についても承知しているが、電化方式の違いや技術的な課題も多いことから、中長期的な課題と認識している。 • 営業的な課題もさることながら、車輛更新に見合う効果についても検証が必要である。 • 市からの要望については承知しているが、弊社の10ヶ年計画には入っておらず、詳細まで検討を行った事は無いかもしれない。 • 安全面の課題が一番大きく、複雑な信号操作や上下線にクロスする巨り線など、他社車輛は他社線路を使用する等両社間での問題や、またダイヤの制約等も考えられ、図面上では線を一本通すだけの事に見えるが、課題は多い • 技術的には可能だが、複雑な問題が多く、一筋縄ではいかないため、中長期的な検討課題と考える。ただ、相互乗り入れを否定するものではない。

表 4.1.3 駅周辺の道路と駅前広場について

項 目	専門部会の意見要旨
<p>パーク&ライドについて</p> <p>両駅広場について</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 駅西広場のスペースは非常に贅沢に利用されているので、改善してパーク&ライド促進のための自動車用の駐車スペースにしたらどうか。 • 駐車場整備は、交通ボトルネックの解消と併せて行わないと、混雑が酷くなるだけなので、併せて考えるべき。 • パーク&ライドの駐車場整備により一般車の利便性を向上させることは、反面、公共交通の利用促進にとってはマイナス面となる。生活の足としての持続可能な公共交通も考慮しなければいけないのでは。 • 現在の駅前広場は、交通機能しか無い。今までの意見も踏まえて、両広場の役割や規模、商圈がからむ商業施設、需要を生む施設やイベントに必要なスペース等、市として考えて整理した案を協議会に諮るべきではないか。

表4.1.3駅周辺の「にぎわい」について

項 目	専門部会の意見要旨
<p>駅周辺について</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 魚津の強みは飲み屋街。魚津以東の者は駅前飲食店街を良く利用するので、もっと利便を図るべき所。車輛進入禁止は無理でも、一方通行規制等、歩行者を優遇しても良いのではないか。 • そもそも贅沢財産である車を所有するのに、駐車場は無料という発想がある事自体改めるべき。家と外出先の駐車場確保は、車を利用する上で必須。燃料と同じく使用するための経費が発生するのは当たり前。駅前に民間のコインパーキングが進出できない等、経済循環を阻害している一因ではないか。 • 利用されていないJR貨物敷地により閑散として見え、魚津市は元気が無いように見えてしまっている。賑わいのためには、まちが綺麗でなければならないと思う。

4.2 第2回専門部会

4.2.1 協議概要

(1) 開催日 平成30年2月16日(木)午後3時00分から

(2) 協議事項

- ・第二回会専門部会においては、講師に(株)田中測量設計 代表 田中新吾氏を招き「レールで街を作り街が鉄道を育てる」を題に講演をしていただいた。第一回専門部会でも検討した鉄道の相互乗り入れについて、首都圏の地下鉄を例にして、利便増進に向けた取り組みや相互直通運転の現状などの紹介や魚津駅のあるべき姿として「駅を訪ねる価値のあるものにすること」「乗り換えを容易にすること」が求められていると講演された。
- ・講演後、相互乗り入れについて意見交換を行った。

(3) 第2回専門部会資料については、下記表(表4.2.2)に示す。

4.2.2 第2回専門部会資料抜粋

講演会説明資料

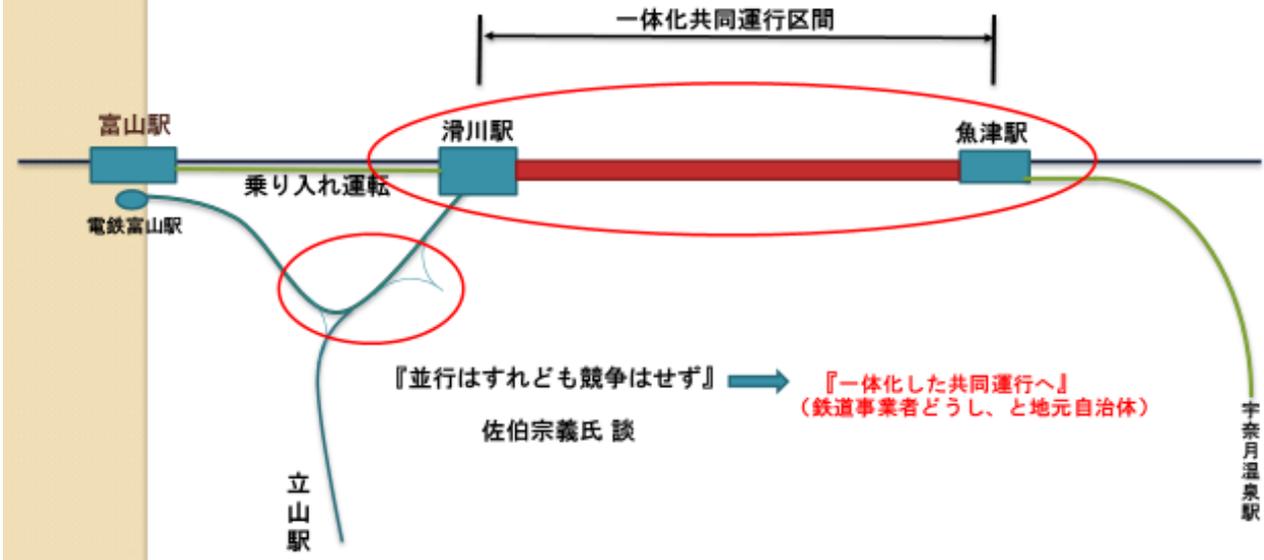
3 魚津市と直通運転について

- ①現状の鉄道には、便利さの改善が要望されている。
- ②相互直通運転は都市型につづいて、日本全国で導入が進んでいる。
- ③地元・魚津市に合った、相互直通運転の導入が期待される。
- ④魚津駅周辺の飲食街は鉄道に支えられているが直通運転と(仮称)新川自然郷での活性化を目指す。
- ⑤この、富山型直通運転の導入は、魚津の活性化の起爆剤にもなりうる。
- ⑥そこで、魚津の新しいビジョン作りにも繋げる、鉄道作りを本格検討したい。
- ⑦鉄道を通じた新しい魚津ビジョン作りへの期待：
 - ・富山市の提唱する串団子構想を踏まえて
 - ・富山東部の地域活性化で・・・(仮称)新川自然郷構想
 - ・魚津の魅力を引き出す・・・海の財産の融合
 - ・鉄道から広域交通網の改善で・・・山、海(魚津)、温泉を繋ぐ鉄道

3 魚津市と直通運転について

○ 提案部分

①-1 便利な鉄道へ



魚津市と直通運転について

①-2 便利な鉄道へ (案)

- ・ 高速、乗り入れ、乗り換えなし。 (快速運転)

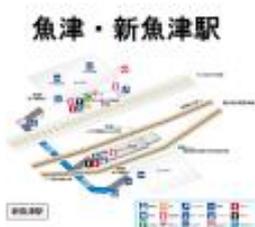
A あいの風ルート . . . 富山 — 滑川 — 魚津 — 黒部 — 入善 . . .
快速運転

B 新川ルート 各駅・快速
富山 — 東富山 — 水橋 — 中滑川 — 滑川 — 浜加積 — 早月加積 — 東滑川
— 越中中村 — 西魚津 — 電鉄魚津 — 魚津 — 経田 — 石田 — 電鉄黒部
— 東三日市 — 荻生 — 長屋 — 新黒部 — 舌山 — 若栗 — 栃屋 — 浦山
— 下立口 — 下立 — 愛本 — 内山 — 音沢 — 宇奈月温泉

C 立山・宇奈月ルート 快速運転
立山 — 滑川 — 魚津 — 新黒部 — 宇奈月温泉

魚津市と直通運転について

①-3 便利な鉄道へ



4.2.3 第2回専門部会での意見まとめ

- 鉄道の相互乗り入れに関する意見は次ページ（表4.2.3）に示す。
- 両鉄道事業者の委員共に、現状では両鉄道会社の統廃合の話等も無く、魚津市にもメリットが無い事等から、相互乗り入れに対して非常に難色を示されていた。
- 富山県や商工会議所の委員も、費用、費用対効果の面や、市にとってのメリットなどについて言及され、現時点での相互乗り入れの必要性には、強い疑問を持たれていた。
- 以上より、鉄道の相互乗り入れについては、鉄道事業者等の関係機関の理解が必要であり、今後は「機が熟した際に協議が円滑に行えるよう準備しておく」事を目的に今後も課題整理を進めていく。

4.3 第3回専門部会

4.3.1 協議概要

(1) 開催日 平成30年10月11日(木)午後2時00分から

(2) 協議事項

第三回会専門部会においては、第三回協議会での意見を踏まえた都市軸・ゾーニングを整理した都市の将来像についての意見概要の報告を行った。

協議事項として第三回協議会で示した駅舎整備4案の駅舎の形態、乗り継ぎや安全性などのメリット、デメリットなどについて意見交換を行い、現時点で良いと思われる駅舎整備を各委員から選定していただいた。

また、駅周辺整備検討案について、JR貨物敷地を広場としての利活用する考え方や両駅前広場整備案についてイメージ図を示しながら意見を伺った。

(3) 第3回専門部会資料については、図1.1～図1.4を参照。

4.3.2 第3回専門部会での意見まとめ

駅舎整備4案及び駅周辺整備案に関する意見は、表3.3.5に示す。

駅舎整備検討4案については、複合施設の場合のターゲットの明示、各案の費用対効果の検証、踏切の安全性、踏切設置の国の見解の提示を求められた。

駅舎整備各案について、

第1案の両駅橋上化案は、安全性、乗り継ぎ時間の短縮など利便性の向上、複合施設による賑わい創出など、発展性を感じられるとの意見がある一方で、複合施設は、費用が最もかかると想定され施設店舗の経営の難しさ、橋上化による上下移動増となる不便さなどの意見があった。

第2案の跨線橋延伸案については、新魚津駅がバリアフリー化となり駅利用だけを考えて良いと考えるが、改札や券売機の位置や維持管理区分協議の必要性、今までと変わらない上下移動、地下歩道と大差なしなどの意見があり、メリットよりデメリットの意見が多かった。

第3案の地铁フラット案については、新魚津駅の上下移動無し、駅西広場からのアクセス向上できるが、踏切の安全対策、乗り換えの際の雪対策、改札や券売機の位置や維持管理区分協議の必要性など意見があり、特に安全面での不安視する意見が鉄道事業者に限らず多く聞かれた。

第4案の両駅フラット案については、海側と山側の一体感が出て眺望も良くなり、上下運動もなくなり利用者にとっては利用しやすいとの意見がある一方で、JR貨物の線路横断も含め地铁とあいの風の踏切横断は安全確保が困難との意見が3案と同じく多くあった。また、あいの風の改札方法、ホームと線路の高低差、開かずの踏切になる懸念などの意見もあった。

意見交換の結果を踏まえ、現時点での良い案を伺ったところ、第1案が良いが1名、第4案が良いが1名、第1案か第4案が良い2名、良い案無しが2名、判断材料に欠けるため意見できないが1名との結果となった。

第1案は費用面で課題があるものの安全面や賑わい創出などの発展性から選ばれたと考え、第4案については、安全面での不安はあるものの、整備費の低コスト、低負担、利用者の利便性や両駅広場と駅の一体感から選ばれたと考える。

駅周辺整備案については、両駅前広場とJR貨敷地が一体的な広場となり、駅がその中にあるというイメージは良いや新たな眺望が生まれるとの意見がある一方で、冬期間の広場管理の方法や広場利用者の監視など安全面の不安があるとの意見であった。

また、県道の4車線を2車線にする案も実現可能な内容であるが、朝夕の混雑時の対策が必要であるとの意見であった。

今後は、第4回協議会に向けて、複合施設の場合のターゲットの明示、駅舎整備費用、各案の費用対効果の検証を行うとともに、踏切設置の国や鉄道事業者の見解や踏切の安全性の確認などを各関係機関と協議を行うこととする。